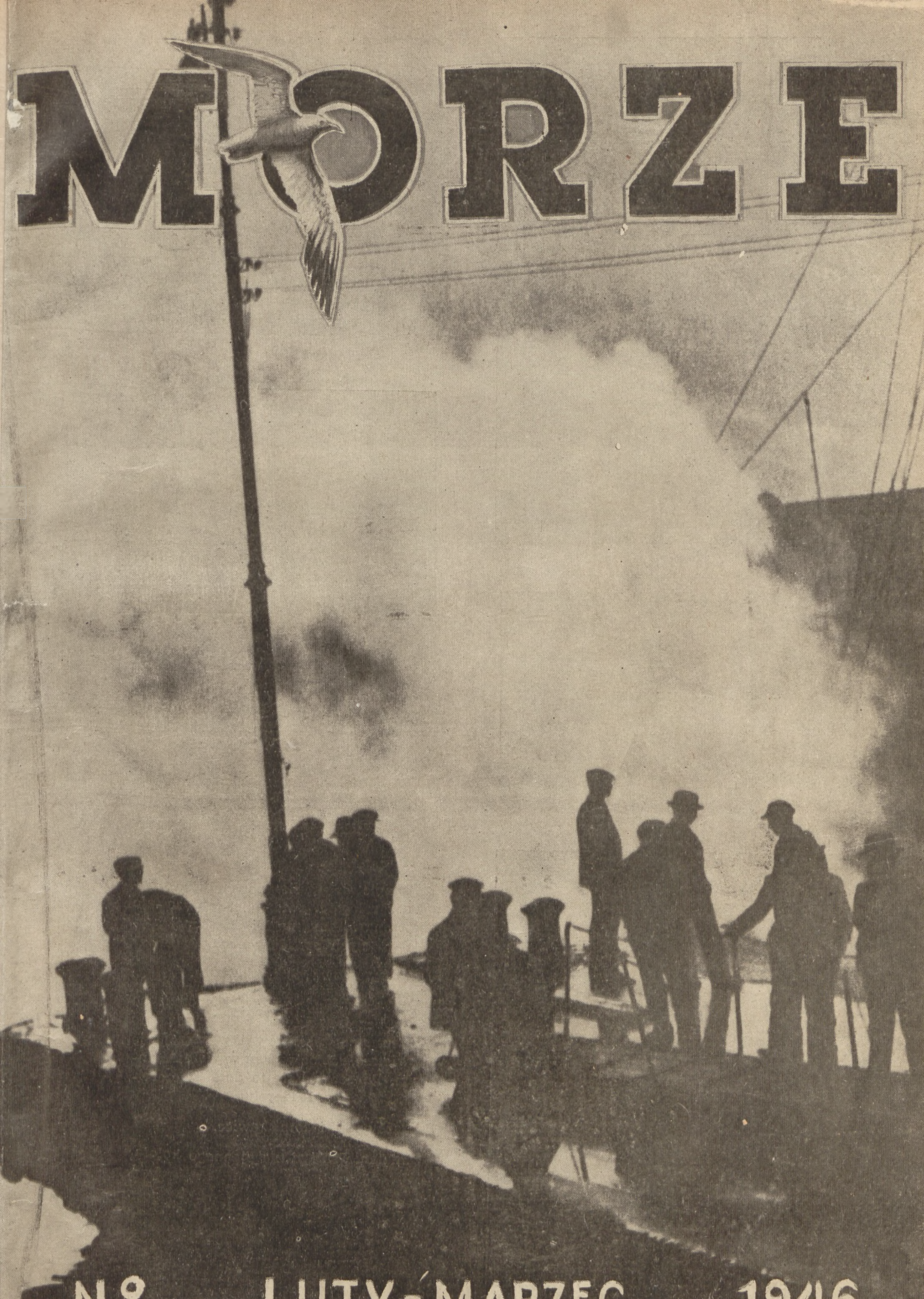
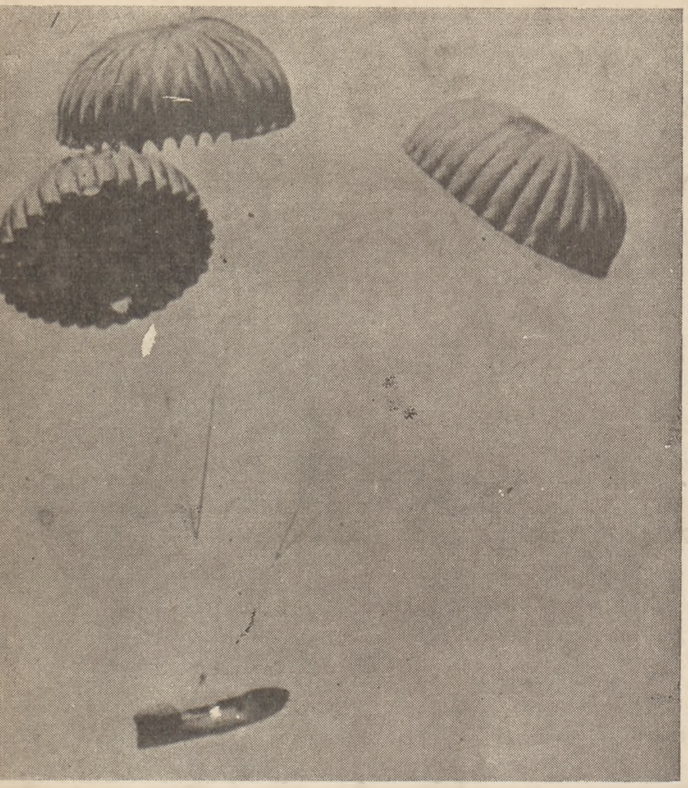
MORZE

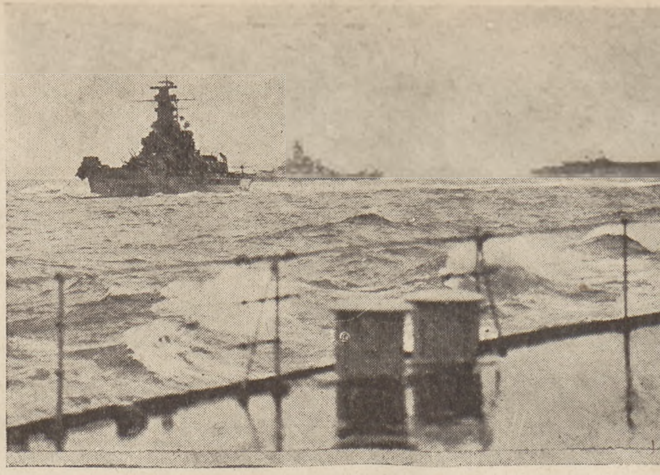


Nº 2 LUTY-MARZEC 1946











1) Kompletnie wyekwipowana łódź gumowa z załogą t. zw. ludzi-żab zostaje opuszczona z samolotu na trzech połączonych spadochronach.

2) Łódź gumowa po wodowaniu.

3) Oto słynni ludzie-żaby. Niepomni na własne bezpieczeństwo podpływają do wyznaczonych obiektów i wysadzają je w powietrze, robiąc wyłom w Wale Atlantyckim. Rozpoczęło się to dnia 22 czerwca 1944 roku.

4) Krążowniki i lotniskowiec.

5) Zmiatanie śniegu z wojennego kolosa.

MORZE

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

Nr. 2–3 WARSZAWA LUTY–MARZEC 1946 ROK XVII

W Ministerstwie Żeglugi i Handlu

Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego opracowało już czteroletnie plany rozbudowy polskiej floty handlowej i rybołóstwa morskiego. Plany te zostały poddane dyskusji na Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów oraz przesłane do Ogólnej Komisji Inwestycyjnej, gdzie łącznie z całym planem rozbudowy i odbudowy naszego życia gospodarczego zostaną rozpatrzone i uwzględnione.

W związku z tymi to właśnie planami redakcja „Morza" zwraca się do Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego, ob. Stefana Jędrychowskiego z prośbą o udzielenie odpowiedzi na kilka pytań, które nurtują nasze morskie społeczeństwo. Minister Jędrychowski, człowiek młody wiekiem, ale poważny wiedzą, głęboką kulturą i doświadczeniem organizacyjnym, w pełni docenia wartość kontaktu ze społeczeństwem i chętnie — jak sobie pochlebiamy — zgadza się na naszą prośbę.

— Dziś zawcześnie byłoby przesądzać rozmiary, w jakich będzie rozbudowywane rybołówstwo i flota handlowa — mówi ob. Minister.— Przedwcześnie, gdyż ogólny plan państwowy jest właśnie w trakcie opracowywania. Jedno można stwierdzić, że tak Rząd jak i Komitet Ekonomiczny z całą powagą i zrozumieniem odnoszą się do spraw morskich, można z ufnością patrzeć w przyszłość i być pewnym, że rozwój nasz jako kraju morskiego — ma przed sobą takie perspektywy, o jakich nie mogło być mowy w Polsce przedwrześniowej.

W związku z tym przed społeczeństwem, a zwłaszcza przed Ligą Morską, jako organizacją społeczną, staje szereg zadań. Brak nam fachowców. Brak zainteresowania się poważniejszego sprawami morskimi. Brak w społeczeństwie tego, co lapidarnie możnaby nazwać „pędem do morza". O ile już dzisiaj brak ten daje się boleśnie odczuć, to spotęguje się on jeszcze znacznie bardziej z chwilą rozbudowy dziedzin życia gospodarczego. Otóż uważam, że głównym zadaniem organizacyj społecznych jest rozbudzenie w społeczeństwie zainteresowania morzem, jest przebudowa, zmiana psychiki naszej w kierunku morza.

— Jakie są perspektywy naszego eksportu zagranicznego; co możemy masowo eksportować prócz węgla?

— Nasze możliwości eksportowe stale wzrastają wraz z ożywianiem się działalności poszczególnych gałęzi przemysłu krajowego. Jasnym jest, że w obecnej chwili najważniejszym artykułem eksportowym Polski jest węgiel. Jednakże nie jest on jedynym artykułem i w naszym planie eksportowym na rok bieżący coraz więcej pozycyj zajmuje szereg towarów, wyprodukowanych w kraju przez poszczególne przemysły. Tak więc, jeżeli chodzi o przemysł ciężki, przewidywane są znaczne kontyngenty eksportowe żelaza i stali, następnie mniejsze ilości owc cynku, blachy cynkowej, pyłu i bieli cynkowej, oraz kadmu i ołowiu. Przemysł włókienniczy przewiduje eksport tkanin, idący w dziesiątki milionów metrów bieżących. Masowo wywożone będą również niektóre artykuły chemiczne, jak np. soda amoniakalna i kaustyczna, salmiak, pak, karbid, kwas solny. Przewidziane są również duże kontyngenty cementu, soli i szkła. Jeżeli chodzi o artykuły rolnicze, które przed wojną stanowiły ogromne pozycje polskiego eksportu, to ze względu na specjalnie trudne położenie rolnictwa w chwili obecnej, nie przewiduje się eksportu takich artykułów jak zboże, czy mięso, natomiast pewnych ilości pierza, puchu, drożdży, syropu, mączki ziemniaczanej i innych.

— A jak pan Minister ocenia nasze potrzeby importowe?

— Nasze potrzeby importowe są ogromne i dotyczą zarówno artykułów przemysłowych, surowców jak i artykułów spoż[illegible] i rolniczych. Potrzebujemy: ru[illegible]anganu, złomu żelaznego, bauksytu [illegible]y, juty, materiałów pędnych, szere[illegible] chemicznych, zboża i przetworów [illegible]ęsa, ryb, olejów, tłuszczów, tytoniu, ryżu, maszyn, narzędzi, drzewa, kopalniaków i innych.

— Z jakimi państwami zawarliśmy umowy handlowe?

— Dotychczas zawarliśmy umowy handlowe z Z. S. R. R., Szwecją, Danią, Norwegią, Rumu-



Marynarze polscy.

nią, Węgrami i Jugosławią. W opracowaniu znajdują się umowy z Czechosłowacją i Holandią.

— Jakie będą dalsze stosunki nasze z U. N. R. R. A.?

— Jak ogólnie wiadomo, działalność UNRRA gaśnie z końcem roku 1946. Jednakże w Anglii, Ameryce i szeregu państw Zachodniej Europy podnoszą się głosy za przedłużeniem działalności UNRRA przynajmniej jeszcze na przeciąg roku. Pomoc UNRRA dla Polski na rok 1946 wynosi 471 milionów dolarów i obejmuje najrozmaitsze towary, niezbędne dla odbudowy życia gospodarczego Polski i zaopatrzenia i wyżywienia mieszkańców. Rząd Polski zamanifestował swoje czynne stanowisko wobec działalności UNRRA ofiarowaniem na rzecz państw zniszczonych przez wojnę 100.000 ton węgla i 25.000 ton cementu, co spotkało się z najwyższym uznaniem ze strony zarządu UNRRA.

— Jaki w ogólnych zarysach będzie plan rozbudowy naszej floty handlowej i rybackiej i udział w nim organizacyj społecznych, a więc i Ligi Morskiej?

— Pomimo dotkliwych strat, poniesionych w składzie polskiej floty handlowej w czasie wojny, obecny stan naszego tonażu pozwala nam obsadzić wszystkie przedwojenne linie regularne, obsługiwane przez polską banderę.

Co się tyczy przewozu towarów w żegludze nieregularnej, to nie należy spodziewać się w najbliższym czasie wydatniejszego zwiększenia obrotów. W roku 1946 prawie cały nasz obrót towarowy drogą morską sprowadzać się będzie nadal do ładunków UNRRA w przywozie i węgla w wywozie. Dopiero w następnych latach można będzie liczyć na stopniowe powiększenie i zróżniczkowanie się importu i eksportu.

Z powyższych względów państwo musi skoncentrować swe wysiłki inwestycyjne na tych odcinkach, które jak najszybciej przyniosą dochód społeczny. W zakresie floty morskiej, musimy naturalnie uzupełnić najpilniejsze braki w zakresie tonażu trampowego i liniowego, jednak wielki plan rozbudowy floty trzeba podporządkować ogólnemu planowi inwestycyjnemu państwa, uwzględniającemu odpowiednią hierarchię potrzeb. Luki w tonażu, które zostały spowodowane przez wojnę zapełni nam mały program rozbudowy. Będziemy również myśleć o rozbudowie małej i wielkiej żeglugi przybrzeżnej, oraz o polepszeniu wyposażenia portów pod względem taboru pływającego, jednak i na to są potrzebne wielkie środki finansowe.

II.

Chcąc uzyskać dokładne informacje o losie i stanie naszej floty handlowej, zwracamy się do obywatela wiceministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego, Kazimierza Petrusewicza. Minister Petrusewicz powrócił przed kilkoma dniahi z Londynu, gdzie przebywał jako szef Polskiej Misji Morskiej i w ciągu najbliższych dni znów się tam na kilka tygodni wybiera. Zanim jednak przystąpimy do tych spraw, chcielibyśmy się podzielić z czytelnikami osobistymi wrażeniami z tych rozmów i zbliżyć ich nie tylko do sposobu myślenia i rodzaju zajęcia, ale i do osób. Nie jest to przecież obojętne, kto i w jaki

sposób będzie wyrazicielem naszych dezyderatów na trybunie międzynarodowej — tak się to przecież uroczyście mówi. W gruncie rzeczy wiemy, ile tu zależy od działania osobowości, od autorytetu, jaki się będzie umiało zdobyć, często od głosu, sposobu poruszania się, uśmiechu. I dla wszystkich tych powodów wydają nam się zarówno Minister Jędrychowski, który w obecnej chwili reprezentuje Polskę przy umowach praskich, jak i Wiceminister Kazimierz Petrusewicz bardzo odpowiednimi w tych sprawach i na tych terenach osobami.

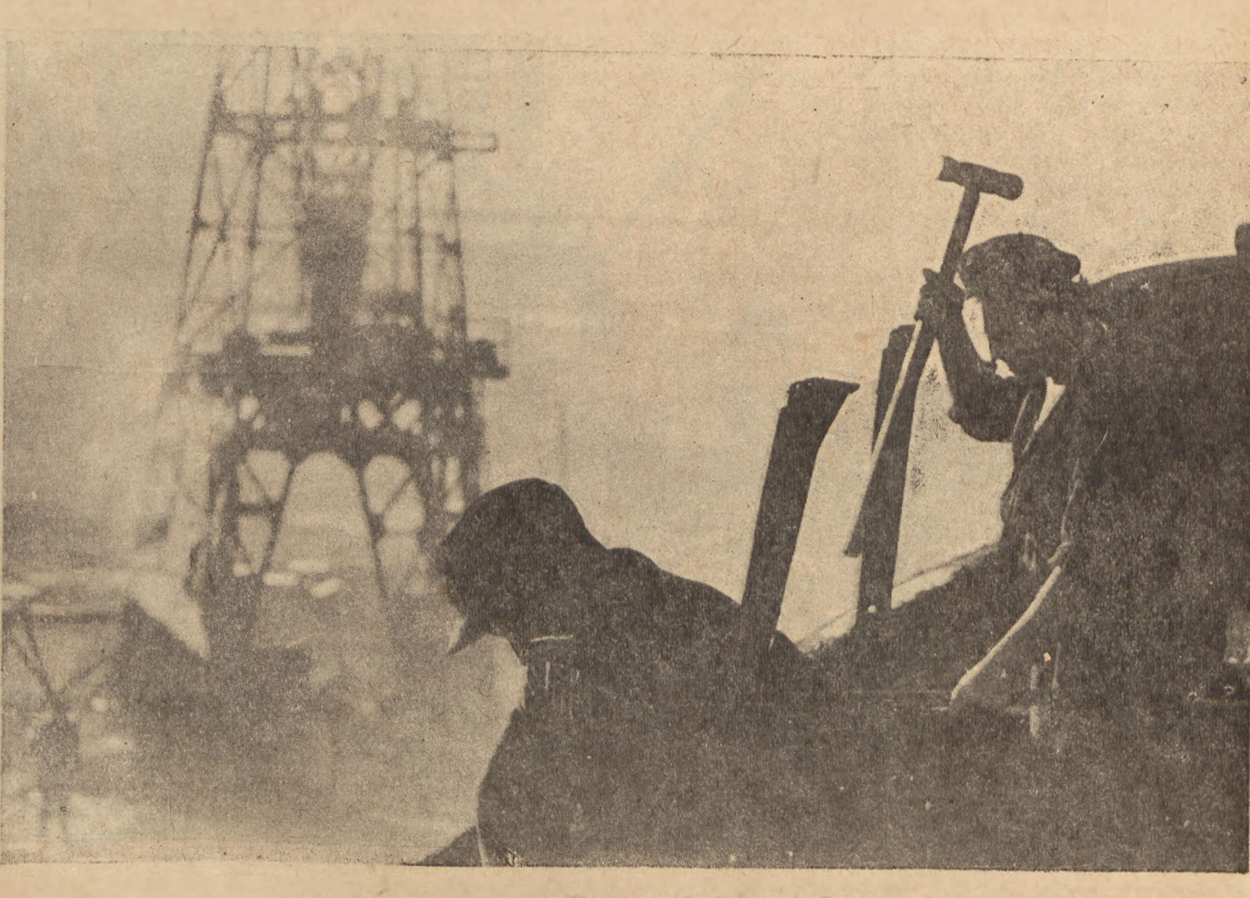
K. Petrusewicz, to oficer polskiej marynarki, uczeń tej samej Szkoły Morskiej, z której jubileuszu zdawaliśmy sprawę w listopadowym numerze „Morza", wychowaniec kapitana Maciejewicza, którego sympatycznie wspomina. Zresztą szkolne czasy Kazimierza Petrusewicza odnoszą się do okresu, kiedy Szkoła Morska miała siedzibę w Tczewie, wiceminister ukończył studia morskie w roku 1928, po czym robił doktorat na uniwersytecie wileńskim. Między tym i tym pływał, jako marynarz na polskich statkach. A czasy wojenne?

Otóż właśnie cały czas wojny spędził wiceminister na partyzantce w lesie. Te parę słów życiorysu wszystko już nam powiedziały, prawda?

A teraz, co dotyczy floty. Przed wojną nasza flota handlowa składała się z 43 statków o wyporności łącznej 123 tysięcy RgT, a sześć statków było na ukończeniu na stoczniach, obecne teraz pochodzą jeszcze czas jakiś — i dokończą pracowitego i zaszczytnego żywota, teraz zaś mamy 29 statków o wyporności 109 tysięcy RgT. Różnica, zdawałoby się, niewielka, wobec rozmiaru strat wojennych, ale te cyfry bez komentarza nic jeszcze nie mówią. A w tym sęk, że nie są to te same, dostosowane do naszych potrzeb i przez nas budowane statki. Nasze jednostki zostały zabrane przez Niemców, część zatonęła podczas wojny, a tylko niewielkiej części udało się wymknąć z obieży. Owych sześć zdołali Niemcy zabrać prosto ze stoczni, świeże i gorące, jak bułki z pieca, dalszym sześciu nie udało się uciec z matni, a siedemnaście zostało zatopionych, to też strat tych nie może wyrównać 9 statków, dokupionych przez przedsiębiorstwa okrętowe lub otrzymanych od sojuszników podczas wojny.

Gdzie są obecnie nasze statki? Oczywiście tam, gdzie jest najodpowiedniejsze miejsce dla tego rodzaju sprzętu, na morzu. Kazimierz Petrusewicz nie probuje wymienić z pamięci dwudziestu dziewięciu mórz, z których każde może być domniemanym miejscem ich pobytu, nie byłoby to zresztą celowe. W każdym razie wszystkie okręty znajdują się w naszej władzy i gdziekolwiek pływają — pływają za naszą zgodą.

A z tych statków, które do nas należą, też pewna część tylko nadaje się do regularnej obsłu-



Praca przy odbudowie portu.

gi frachtowej. Tak więc „Kościuszko" i „Pułaski" już przed wojną przeznaczone były na złom, i wycofane z obiegu. Inne — z tych dokupionych — też niestety nie wiele przynoszą pożytku, zarówno starsze typu Liberty, jak i nowsze, Victory. Ciężkie, wielkie (około 10 tysięcy RgT każdy), nieekonomiczne w użyciu, służą tylko z konieczności. Tak więc tonażu całkowicie odpowiedniego do użycia pozostaje nam tylko jakieś 50 tysięcy RgT.

A te, które zabrali Niemcy? — i znów mamy ochotę powtórzyć zapytanie — gdzie są? I znów usłyszeć dźwięczne nazwy dwudziestu dziewięciu mórz świata, i, jak jasnowidz, zobaczyć tajemniczymi oczami ich losy. Oto jeden walczy z burzą, gdy drugi pruje fale łagodne i połyskliwe, jak jedwab, oto jeden wśród lodów wieczystych, a drugi może w żarach równika... A wiceminister mówi dalej:

— Szukamy ich, może się gdzieś odnajdą. Tymczasem znaleźliśmy tylko s/s Toruń, który wróci w najbliższym czasie. Ha, cóż, od tego są okręty! W moich wędrówkach spotkałem kiedyś Norwega, który jeżdżąc na handlowym okręcie przez siedem lat nie zdołał zawadzić o Norwegię. W zasadzie dążymy oczywiście do tego, żeby nasze statki z chwilą, kiedy wygasa umowa z przedsiębiorstwem, które dawało fracht, wracały do Gdyni — ale to jeszcze teoria.

— A jak przedstawiają się obecnie stosunki z UMA?

— Jaknajlepiej. Wszystkie polskie statki, jak mówiłem, są już w naszym zarządzie i pływają pod naszą banderą, a nawet i te, które wożą obcy towar na Dalekim Wschodzie, robią to za naszą oficjalną zgodą i na mocy porozumienia. W naszych sprawach chodzi i tak znacznie więcej statków niż ich mamy, jeżeli naprzykład wziąć tylko pod uwagę ładunki UNRRA. Gdy jednak na tym terenie spotykamy się z daleko idącą kurtuazją, to o naszej emigracji nie da się tego samego powiedzieć.

— Publikowaliśmy w tej sprawie oświadczenie kpt. Leszczyńskiego.

— Właśnie o tym mówię. Kapitan Leszczyński zorganizował związek oficerów marynarki, którzy uznali Rząd Jedności i chcieli wrócić do kraju. Niestety, znalazły się tam i takie jednostki, jak kapitan Dąbrowski et consortes. Byli oni gotowi zaprzepaścić nasz sprzęt okrętowy, byle nie służył polskiej, narodowej sprawie.

(mewa)



Oksywie. Marynarka Wojenna.

Stanisław Helsztyński

Żeglarza Wulfstana podróż do Haidhadu i Truso



Lubię siedząc w Złotobrzegu nad morzem, na ławicy białego, sypkiego piasku, olśn ony lazurem fali ruchliwej, barwnej, podobnej do pawich piór, wyobrażać sobie że na dalekim horyzoncie widzę b ały żagiel i łódź wikingowską, prującą wody w kierunku na wschód w pewnym oddaleniu od brzegu, tak żeby zawsze miała w zasięgu spojrzenia ląd, a ląd jej nie mógł stawiać przeszkody w podróży.

Czasem mi się zdaje, że widzę naprawdę tę łódź. Że w niej stoi pod masztem barczysty żeglarz Wulfstan z nad ujścia Tamizy, z Winchesteru, aby donieść Alfredowi, królowi siedmiu królestw, co się święci na Bałtyku, co za ludy tu mieszkają, co za rzeki mają tu swe ujścia. Nie mam pod ręką tekstu anglosaskiego, dostarczonego przez Wulfstana swemu władcy, panującemu w Anglii od r. 871 do 901, ale pamiętam wzruszenie, jakiego doznawałem w seminarium anglistycznym w Londynie, tłumacząc ten ciekawy, a tak ważny przekaz podróżniczy.

Pamiętam, jak w nim mówi, że po wypłynięciu z Haidhadu, żeglując na wschód przez siedem dni i nocy, miał zawsze po prawej ręce k aj Wenedów, póki nie przepłynął koło ujścia Wisły i nie stanął w T uso. Haidhadu względnie Haedum, to gród wikingowski, nazywany później i do dziś Szlezw kiem, Truso zaś to miejsce w okolicy, gdzie dziś Elbląg. Wendowie w przekazach pierwszych europejskich dziejopisów, u Pliniusza, u Tacyta nazwa na określenie Słowian.

Ważnym jest każdy przekaz, ale zasłyszany czy podany ze słuchu, brzmi inaczej i działa inaczej, niż opis autentyczny, przeżycie, dokument zdobyty fizycznym pobytem w danym kraju. Opis Wulfstana wzruszał mn e zawsze, jak wspomnienie Kolumba z jego odkrywczej podróży. Żeglarz Wulfstan wybrał się celowo, umyślnie po to, by okrążyć Bałtyk i zgruntować jego brzegi. Gdy tak siedzę na tym brzegu wody, na krawędzi lądu, uświadamiam sobie, że wzrok jego padał na ten ląd z elony, na szumiące lasy, na ramiona Regi i Prośnicy i pobliskiej Słupy, że dym osad widział, jak szedł ku niebiosom. — Winedi — szeptali u wioseł towarzysze. — Pomerani — pouczał spotkany rybak.

Czy przedsiębiorczy, trzeźwo rzeczywistość współczesną badający Anglosas zdawał sobie sprawę, co się dzieje wewnątrz lądu, który oczami od wybrzeży ujmował? Jeśli od Haidhadu ruszył i języka od żeglarzy zasięgał, to nie uszło jego uwagi, ile plemion wenedyjskich wzdłuż Bałtyku siedzi. Czyli wiedział, że od Łaby, nawet z poza Łaby, ciągną się dzierżawy Słowian? Nie zasłyszał imion Serbów i Łużyczan i Wiślan i Dziadoszan, ale może znalazł się dlań informator, że w dorzeczu Warty i nad Elbą mieli swe s edziby Wagrowie, Połabianie, Warnowie i Obodryci. Wszak nie jeden mieli port nad morzem, do którego łatwo było mu zawrócić, wody słodkiej nabrać i żywności i towaru. Znani byli Danom, znani wkrąg sąsiadom, bo lubili boje toczyć. A nad Pianą, koło Strzały, mógł zasłyszeć, zamieszkali Weletowie, W elcy ludzie, a wraz z nimi Redarowie, Czrezpienianie i Chyżanie. Jeśli pytał, powiedzieli, że ich bóg — Swarożyc, ich świątynia — Radgoszcz.

Obok wyspy Rugii musiał Wulfstan łódź swą poprowadzić. Czy nie ujrzał podobieństwa między stromą ścianą, białą masą kredy, spadającą rozpadliskiem aż w głąb morską, a tą złóż krawędzią, która koło Dover jego wyspę krasi?

Gdy opływał cypel wyspy, czy nie słyszał ech Arkony, gdzie Ranowie boga czc li, czy przez fale nie doleciał okrzyk: Żywio Swantewicie? Czy od brzegu szybkim wiosłem nie odbili gońce zbrojni, aby zbadać, skąd Wulfstana droga? N e pytali o Alfreda sługę? Nie pytali, jak dał odpór Danom? Bój z Danami oni również wiedli. Flotę mieli, statki liczne, a na statkach konie. Gdy zamarzły rzeki, wroga po moczarach gnali. Więcej n ż 30 razy orszak o tysiącu ludzi mnożyć musiał byś w rachubie, by wymierzyć liczbę ich na wyspie, na królewskiej, p ęknej, największej i najpotężniejszej z wysp Wenedów—Słow an.

Sagi słyszał o Wolinie Wulfstan. Ze czcią patrzał na płaszczyznę lasów, z poza których lśnił gród o wciąż zmiennych nazwach. Jumne— zwali go niektórzy, a niektórzy Vineta, a niektórzy Wolin. Dz wił się poważny Wulfstan i królowi donieść nie omieszka. Bo cieśniną między wyspy toczy się toń słodka śródlądowej rzeki Odry, która łodzie Słowian ku zatokom morskim na brzeg Słowiańskiego Stawu niosła. S ostrą była zaś bliźniaczą drugiej rzeki o imieniu Wisle. Geografy mu w klasztorze nazwę jej podały. Swymi wody te dw e wstęgi tajemnicę wielką na sto węzłów opasały: co się w wnę-rzu tego lądu dzieje.

Nie znał mądry Wulfstan tajemnicy ziem ślęzańskich, z em wiślańskich, ziem polańskich, łęczycańskich, mazowszańskich, ani wiedział, jak się zrastać poczynały pod wezwanie i szczęk mieczy, co się rozległ w kraju Polan.

Już się wśród nich ruszył ktoś, co poznał przynależność ziem i rodów do wielkiego szczepu, co zapragnął wolę swą narzucić lasom, ludom i strumieniom, tworząc całość, co się w walkach ma porodzić. Drogi wiodły od wód Odry do wód Wisły, ścieżki biegły od Pilicy ku Noteci, gońce biegły z Warty do Prądnika. Dreszcz przechodził ziemię młodą, władca miał się zjawić, który ją obudzi i na bój powiedzie.

Patrzał Wulfstan ku pobrzeżu i czuł, że potęga bije od tych ciepłych lasów, od wód, co wpływają w morze, od zwu ptaka, co za rybą w toń się rzuca i piskliwie pieśń swą nuci o sytości, o radości, o urodzie życia. Młode, piękne, świeże było wszystko u tych Wendów, toń i lądy, kraj, powietrze i firmament ciemno-siny w nieboskłonie.

Lasy Anglii przyszły ku pamięci Wulfstanowi i rzekł do żeglarzy: gdy król wielki jak nasz Alfred weźmie w dłoń swą tę krainę, stworzy z niej potężny Wyrój. Oparlśmy się my Danom, wszystkim wrogom stawią czoło męże takiej puszczy. Chciałbym mieszkać w takich kniejach, pić z potoków takich wodę, wznieść mieszkanie z pni tak wonnych, że noc z żoną da mi rozkosz, w nich spędzona w mroku, albo w zimie przy łuczywie.

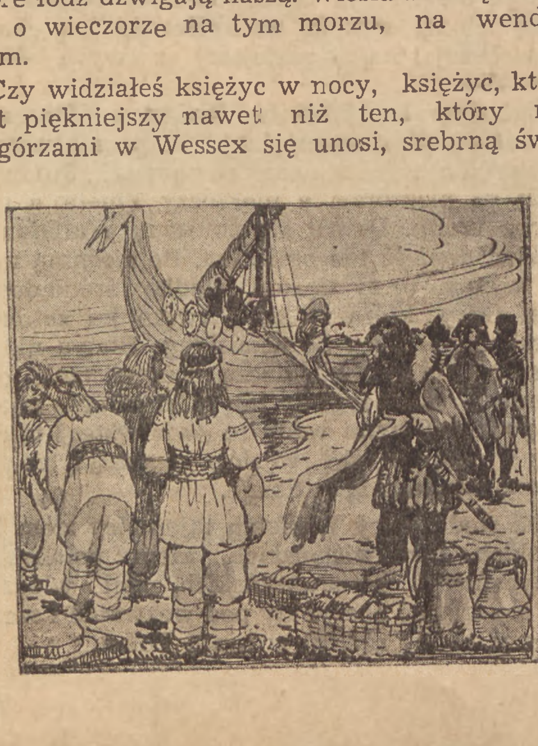
Z lądu przybyliśmy do Brytanii, mnichy nam przyniosły wiarę, oto kraj, gdzie rodzi się pacholę Bogu, które przyjmie jego słowo. Wenedowie lud łagodny, dobrze będzie kupcem do nich przybyć, bursztyn brać i towar za miód zbywać.

Dzień szczęśliwy to był, gdy do serca myśl mi przyszła zwiedzić to wybrzeże piękne. Od dni siedmiu radość wzbiera w mych tętnicach, dłoń nie boli od wiosłowań, gdy się oko pasie taką piękną ziemią i rybnymi wody.

Od dni siedmiu spać nie mogę, od dni siedmiu patrzę i zachwycam się tym krajem. Czy widziałeś obłok złoty, gdy się słońce kładzie do snu, sypiąc szkarłatami po świetlistej toni? Wiatr przegania go wyżyną, układając w runo jedwabiste jego zwoje, cień rzucając na roztocze, które łódź dźwigają naszą. Wiosła brodzą w złocie o wieczorze na tym morzu, na wendyjskim.

Czy widziałeś księżyc w nocy, księżyc, który jest piękniejszy nawet niż ten, który nad wzgórzami w Wessex się unosi, srebrną świecąc tarczą. W srebrze, sami srebrni, w księżycowym posuwamy się oblasku, srebrne podziwiając brzegi kraju, co wendyjskie żywi plemię. Las ten srebrnym zda się dzwoni liściem i zaprasza do wylądu.





Hej, królowi Alfredowi wieść niesiemy dziwną, wieść o kraju i o morzu i o ludzie, który obsiadł brzegi morza. Piękny jest tor drogi, którą obraliśmy z Anglii, piękny i radosny świat, że ma takie wody.

Przypłyniemy do Londynu, przypłyniemy do Winchester. Król przywita nas łaskawy, pisać każe dzieje i opowieść, którą mu niesiemy w dani. Zastanowi się monarcha, przy kominie w noc zasiądzie, opowiadać każe słudze słowo w słowo.

Płyńmy naprzód, jutro będziem w Truso, jutro pierwszy kres podróży...

Siedzę na piaszczystej duny grzbiecie i wsłuchuję się w Wulfstana dumę, która nuci, gdy przepływa Złotobrzegu ławę. Wiem, że morza on jest synem i uroki ceni wody, która jak kolebka ducha mu kołysze.

Miną wieki, a wnukowie jego jak on do wendyjskich zatok w dal wybiorą się i wszystkie zwiedzą lądy, wszystkie wyspy, kontynenty, oceany.

Drake i Raleigh ruszą w podróż, admirały z rąk Elżbiety rozkaz wezmą, by krąg ziemi ująć we władanie, miedź, ładunki złota przywieźć z Ameryki nowych brzegów. Może Wulfstanowym wnukom skarby do stóp rzuci i królestwo odda im ziemskiego globu.

Lubię, siedząc w Złotobrzegu, cichym siole, które toń obmywa czysta, śnić o żaglach, które mnie i braci moich i latorośl moją młodą w ślad poniosą za Wulfstana łodzią. Po tej srebrnej smudze w nocy, która kładzie się księżycem na świetlistym mórz rozlewie, ruszę ja i plemię moje na zdobycie świata.

Przemówiło do mnie morze, przekonało mnie do wędrowania po bezkresach wody. Ląd ten Złotobrzegu zmienił we mnie duszę.

Już Bornholmu widzę skały, już do Malmö wiatr mnie wzywa rzeźwy, chcę w sundajskie wkroczyć wrota i wypłynąć na Atlantyk, na Pacyfik i na Wyspy.

Dziś po nocy król się Eryk, Piast na Słupsku, podniósł z grobów, wstał z Derłowskich krypt, ze srebrnych powstał trumien i swym statkom przypiął skrzydła. Znak piastowski,

gryf Pomorza, zatrzepotał na wierzchołku jego masztu, białe mewy otoczyły siwą głowę króla.

Jutro ruszę stąd od brzegu, nie znajdziecie mnie wśród siebie, pragnę spędzić resztę dni swych na żegludze, na wędrówce, z portu w port, na morzach, które idą w nieskończoność. Archipelag na lazurze, gaje palm stojące rzędem śniłem wczoraj, gdy wróciłem z brzegu.

Wulfstan będzie wodzem moim, ten, co pierwszy opowiadał mi o morzu, co opływa kraj wenedzki. Wendów morze jest dziedzictwem moim, jestem księciem morza, jestem Piastem, co powrócił do swych wiecznych źródeł.

Roztopiłem się w poświacie nocy, w żagiel się zmieniłem, który na masztowcu z wiatrem się porusza i nastawia pierś swą śniadą na podmuchy sztormu.

Wrócę do was za dni siedem, siedem nocy, wrócę z Wulfstanowej łodzi. Przystań moja jest wciąż u was, ale serce me jest z morzem.

Z Wendów morzem, moim morzem. Z morzem! Z morzem!

Stanisław Helsztyński

Wanda Melcer

Miłość do żagla

Olbrzymie tomy i tysiące ich wypisano na świecie o miłości, a samych książek o takim tytule możnaby liczyć setki, mimo to nie wyczerpano ani wszystkich jej przejawów, ani samej istoty. Stwierdzam to za każdym razem, kiedy rozmawiam z ludźmi, którzy naprawdę i głęboko coś ukochali. Przychodzę któregoś dnia do redakcji i zwracam się do jednego z pracowników, patrząc na naszą świąteczną okładkę:

— Ładny żagiel, co?

Tak sobie mówię, żeby coś powiedzieć, bo właśnie zachciało mi się otworzyć usta i wydobyć głos. A tamten na to wybucha potokiem wymowy. Przyglądam mu się uważniej, nie zna się przecież wszystkich fachowców i ja właściwie nic dotąd o nim nie wiedziałam, przytym, niewiem, dlaczego, człowiek ma zawsze skłonność do lekceważenia cudzego fachu, o którym, nota bene, niema pojęcia. Pytam się: kto to? Mówią: żaglomistrz i to najlepszy w Polsce. Żaglomistrz! Nic mi to słowo nie mówi, żagiel, to żagiel, kawałek płótna przy masztach, który służy do tego, żeby go wiatr wydymał, a czasem do tego, żeby ładnie wyglądał w krajobrazie, szczególnie, jak we Włoszech naprzykład, kiedy go zabarwią na brunatny, albo czerwony kolor.

Ale tamten idzie za mną i cały czas coś gada, gorzej, chwyta mnie za poły, zatrzymuje, żąda, żebym go wysłuchała. Ki diabeł? Więc słucham najpierw jednym uchem, potym dwoma uszami, potym wzruszona, zachwycona, zaniepokojona nową dziedziną, która się przede mną odsłania — całym sercem.

Dlatego, że to nie były słowa, nie był wykład, nie było gadanie — to był poemat, to był wiersz o żaglu. Nie o przestworzach morskich, o przygodach, o dalekich lądach, nie, bynajmniej — pieśń o kawałku płótna, o drągach, które go podtrzymują i o prądach powietrza, które działają na niego. Więc jak zwykle w takich wypadkach, kiedy mnie coś wzrusza, próbuję zanotować melodię.

I oto żagiel zaczyna się zmieniać, rozrastać, organizować, już się okazuje, że istnieje cała rodzina żagli, które noszą rozmaite imiona, już słyszę słowa „bermudzki“, „gaflowy“, „rejowy“, dowiaduję się o trójkątnych sztakslach i żaglach trapezoidalnych, które rozmaite spełniają role. Zaczynam je rozróżniać, wciągam się. Kawałek płótna! No tak, zapewne, ale jakiego płótna? Więc najpierw może to być grube płótno lniane, albo bawełniane, ale tkane na specjalnych maszynach, musi też mieć odpowiednią szerokość. I jeżeli je badać pod lupą, to okazuje się, że jest fasonowane z drobnych góreczek, jakby okrągłych perełek. Poco te perełki? No jakże można tego nie rozumieć, te perełki powstają na płótnie wskutek bardzo ścisłego tkania mocnych, kręconych nitek. Wiatr obejmuje żagle, opływa, nasyca je sobą. Więc jak już wiatr igra po żaglu i żagiel jest zanurzony w prądach powietrza, jak w wodzie, to ten wiatr, nie powinien ani uciekać poprzez płótno, ani pozostawać w nim, ale musi łagodnie z niego spłynąć, pozostawiając miejsce następnej fali powietrza. Sztuka żeglowania, to sztuka skoor-



dynowania sił wiatru, zorganizowania jego swobodnej gry na żaglach.

— Jak swobodnej? — pytam — czy tak zupełnie swobodnej? Więc ten wiatr dmie, jak chce po tych swobodnie wydętych żaglach?

— O, nie — tłumaczy żaglomistrz — tak być nie może! Więc przede wszystkim widzimy wzdęte żagle. Czy to wiatr je wzdyma?

— Oczywiście — mówię niewinnie.

Okazuje się, że wcale nie. Żagle muszą mieć taki kształt, żeby się temu wiatrowi jaknajpełniej poddać, nie mogą to być proste kawałki płótna, trzeba je odpowiednio wykrajać. W żagiel źle skrajany wiatr wpada, jak w worek, trzepie się w nim, nie może się wydobyć i znów niema swobodnej gry żagla opłyniętego powietrzem, która warunkuje sprawne i celowe działanie.

Słucham tego i na chwilę odchodzę myślą, odpływam do naszej wspólnej ojczyzny, antycznej Grecji. Czy pamiętacie mit Eola, ojca wiatrów? Jeżeli nie pamiętacie odwróćcie stronę, a znajdziecie go, cytujemy znów epopeę żeglarską, Odysseę. Słuchając żaglomistrza, myślę, że homerowe porównania — jeżeli już dla uproszczenia przyjmiemy, że Homer był twórcą Odyssei, co nie jest wcale takie pewne — otóż te porównania, jak wszystkie dobre porównania, miały poważny i głęboki podkład techniczny. Maleńka, wyspiarska Grecja, naród żeglarzy, wiedziała dobrze, co mówi, mówiąc o worku, gdzie zawiązane były wszystkie wichry świata, nieostrożnie wypuszczone przez chciwych Odyssa towarzyszy. Jeżeli nawet nie możemy wprost przenieść na żagiel, o którym mówimy, eolowego mitu, to w każdym razie znajdziemy w nim głębokie i dokładne zrozumienie wszystkich spraw morza, które cechowało żeglarski naród starodawnej Grecji.

Ale wróćmy do naszego żagla (a próbeczki tego pięknego, gęstego, perlistego płótna przyniósł mi przecież żaglomistrz na drugi dzień do redakcji). Jakże on musi być skrojony, żeby nie łykać wszystkich wiatrów świata, jak worek Eola, ażeby z nimi swobodnie igrać? Więc najpierw musi on być tak umocowany, żeby swobodny zewnętrzny bok miał brzeg, żeby nitka szła wzdłuż a nie na ukos, poprostu — a przede wszystkim musi to zrozumieć kobieta — żeby to nie wyglądało, jak dół kloszowej spódniczki, żeby się nie robiły falbany. Niezbędne skosy mogą wypaść w tych tylko miejscach, gdzie żagiel ma oparcie w maszcie, albo w rei, tam robi się wielkie, podwójne, liną obszyte zakłady.

Była już mowa o tym, że żagiel nie może być ani zupełnie płaski — bo wtedy wiatr będzie się z niego obślizgiwał, zamiast z nim wespół pracować — ani za głęboki, by nie tworzyć owego bezdennego wora, z którego wiatr się nie może wyplątać. To właśnie ręka żaglomistrza kształtuje łagodne krzywizny, wklęsłości i wypukłości, które wiatr sobie najlepiej upodobał. Żagiel musi być odpowiednio skrajany, uformowany i naciągnięty na specjalnych, wklęsłych stołach, wreszcie zebrany jakby w fałdy w miejscach, gdzie go się przyczepia do prostopadłego masztu, czy poprzecznej rei. To właśnie zbieranie żagla jest specjalnie trudne, wymaga pewnego i oka i ręki — no, i specjalnych wiadomości z dziedziny aerodynamiki, które się nabywa żmudnymi studiami.

Bo i praca wiatru, jakże jest skomplikowana, czego się już teraz od niej nie wymaga! Laik sądzi, że wiatr popycha żagle, a z nimi łódź. Ale żaglomistrz, ale żeglarz wie, że kuter, czy jacht potrafi wyzyskać nie tylko tylne, nie tylko boczne, ale wręcz przeciwne wiatry, żeby się naprzód posuwać, że więc dobra żegluga od dwóch rzeczy zależy: umiejętności żeglarza i odpowiednich żagli.

Jakże pracują nasi rybacy? Mówiliśmy już w reportażu ze stoczni, że żagli brak, że fabryki przystępują dopiero do tkania żaglowego płótna, że rybak posługuje się bądź starymi, czy zdobycznymi żaglami, bądź je sam pracowicie i nieumiejętnie ześcibia z przypadkowego płótna. Czy można mówić o wydatnej pracy, kiedy jest tak mało ośrodków kształcenia żeglarzy, a żadnych wytwórni żagli? Oczywiście nie. I oto przed nami wszystkimi, a przed Ligą Morską w szczególności otwierają się szerokie horyzonty pięknej, pionierskiej pracy. W najbliższym czasie wydamy broszurę, opisującą szczegółowo konstrukcję żagli, a działają już ośrodki kształcenia młodzieży żeglarskiej w Postominie i Łuczanach. W ten sposób realna praca idzie za piosenką.

Bo wróćmy raz jeszcze do naszego żaglomistrza i jego miłości żagla. Roztoczył przed nami porównania, które byłyby ozdobą każdego poematu, olśnił nasze oczy i pobudził wyobraźnię tymi perłami, igrami, zefirami, ożywił i umalował najpiękniejszą nadzieją ów kawałek płótna, który dotychczas martwo i nieobowiązująco zwisał z drzewca, zamienił go swoim umiłowaniem i wiedzą w piękną i mądrą rzecz, jaką jest żagiel.

Więc postarałam się zanotować tę morską melodię, jaką śpiewa wydęte wiatrem płótno. Bo może to miłość zaraźliwa?

Wanda Melcer



Z XII RAPSODU ODYSSEI



Miesiąc nas podejmował zaś Eol, o wszystko pytając,
Dał bo miech mi na podróż ze skóry uszyty wołowej,
W nim zaś wiatrów niedobrych potęgę spętał, bo jegoż
Sprawcą wiatrów uczynił niezmienny Zews gromowładca,
Iżby je sam, skoro zechce, uciszał i sam je wypuszczał.
Miech ten w moim przytulnym okręcie mocno uwiązał
Sznurkiem srebrnopołysknym, by żaden wiew sie nie wymknął:
Zaś jeno w drogę poza mną wypuścił tchnienie Zefiru,
Iżby i nas i okręty po falach pędził — aliści
Stało się zgoła inaczej, a wszystko zaś jeno z głupstwa.
Przez dni dziewięć i nocy płyniemy po morzu przestwornym,
Zaś w dziesiątym hen, hen, ukazuje się ziemia ojczysta,
Szczyt Neritonu widzimy i dym unoszący się z ognisk.
Wtem zaś słodki sen mię znużonego nagle ogarnął,
Sam bo ster kierowałem ustawnie, nikomu go z druhów
Nie powierzając, by zaś co najrychlej w progach domostwa
Stanąć — a oni to nuż przygadywać i radzić poczęli,
Jak ci to wiele i srebra i złota z sobą uwożę,
Hojnie znów obdarzony przez wielkodusznego Eola.
Tak zaś mówi niejeden, drugiemu w oczy się patrząc:
Przez bóg żywy, o, jakże to wszyscy cnego Odyssa
Wielbią, cenią go bardzo, gdziebądź do grodu zawita,
Jakże to wiele i z Troi uwozi zdobyczy bezcennych,
Nam zaś cóż, acz doprawdy, niemniejsze trudy ponosząc,
Ot, z pustymi rękami wszyscy do domu przybędziem,
Gdy on od Eola napewno gościńcem ślicznym obdarzon!
Weźmy się prędko, by przecie zobaczyć te nowe podarki,
Ileż srebra i złota dla gościa w miechu tu zamknął!
Tak przymawiali i zgubna ich myśl zwycięstwo odniosła:
Miech rozwiążą, a wiatry wnet wyrywają się z wnętrza,
Okręt wichr przeraźliwy napowrót pędzi, zaś oni
Jęczą i łzy wylewają, nie ujrzą już ziemi rodzinnej!

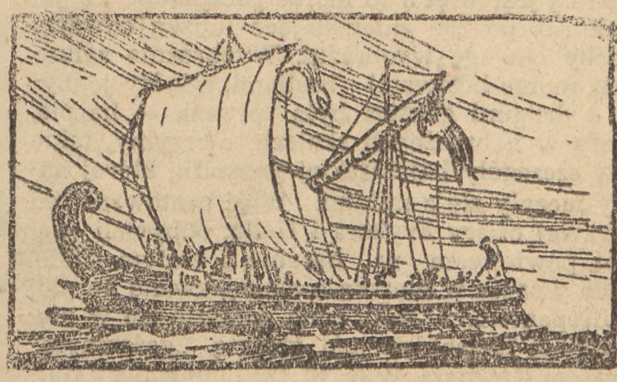
Homer, w tłum. Mleczki

Jan Kochanowski

Inwokacja z „Odprawy posłów greckich"

...a oto utrzymana w klasycznym stylu słynna inwokacja z „Odprawy posłów greckich" Jana Kochanowskiego, „podana na Theatrum przed Królem Jego M. (Stefanem Batorym) i Królową Jej M. w Jazdowie pod Warszawą, dnia 12 stycznia, Roku Pańskiego 1577". „Pasterz Pryjamczyk", to Parys, który otrzymawszy od bogini miłości na górze Ida przyrzeczenie, iż weźmie najpiękniejszą kobietę świata, porwał menelajową Helenę, powodując dziesięcioletnią wojnę trojańską. Za Heleną to właśnie „prędka pogonia przybieżała jako za zbiegłą niewolnicą". „Odyssea", z której wyjątek podajemy już po raz drugi, to przygody Odyssa, króla Itaki, w czasie powrotu z pod zburzonej Troi — wiosna świata, kiedy synowie królewscy pasali owce na zboczach ojczystych gór, a królewny prały z towarzyszkami nad brzegiem morza bieliznę! „Zołwica" — szwagierka.

O białoskrzydła morska pławaczko,
Wychowanico Idy wysokiej,
Łodzi bukowa, któraś gładkiej
Twarzy pasterza Pryjamczyka
Mokrymi słonych wód ścieżkami
Do przezroczystych Eurotowych
Brodów nosiła!
Coś to zołwicom za bratową,
Cnej Poliksenie i Kassandrze
Wieszczej przyniosła?
Za którą oto w tropy prosto
Jako za zbiegłą niewolnicą,
Prędka pogonia przybieżała!



Karol Stromenger

Morze klasyczne

Stary Tales, filozof z Miletu, twierdził, że wszystko życie wywodzi się z morza. Intelekt ludzki byłby więc także morskiego pochodzenia. A jednak Chińczycy, którzy, na setki lat przed Chrystusem, wynaleźli kompas, nie potrafili go wyzyskać dla żeglugi morskiej. Mało interesowali się morzem, nigdy się nie garnęli do wypraw morskich, ich mądrość była wybitnie „lądowa". Ale też, mimo długiego wybrzeża, kraj ich nie wyzywał do innej, poza nadbrzeżną, żeglugi.

Grecki półwysep! Zewsząd przez morze szarpany i rozdarty, poprzecinany skrętami przesmyków, rozwidlony cieśninami wśród skalnych wyrw, otoczony drobnoustrojem wysp... Może i ten pomost wysp Egejskich był pozostałością kontynentu niegdyś wiążącego Grecję z Małą Azją, — może go kiedyś zamieszkiwały ludy przedgreckie, przedaryjskie, te, których ślady zachowały się w kulturach starej Krety, w Mikenach, Tyrynsie, Argos. Ci mityczni Pelasgowie, Lelegowie, mieszkańcy Grecji przedgreckiej, budowali grody i labirynty, ozdabiali je uroczymi freskami — a ustawicznie żeglowali, z wyspy na wyspę, z której później wzięła początek kulturalna Europa. Więc kolebką naszej kultury jest — m o r z e k l a s y c z n e, Śródziemne. I śródkulturalne, bo w czasach przedhistorycznych fale kulturalne idą również od Zachodu — od hiszpańskiego półwyspu na Wschód.



Kraj klasycznych żeglarzy, Greków, był jednocześnie krajem ludzi o bujnej bajczarskiej wyobraźni. Ustawicznie krążyły klechdy około tematów morskich. Natura jest dla pierwotnego człowieka czarodziejstwem pełnym zagadek, zagadką jest więc i to morze „bezpłodne", a jednak raz po raz zniewalające ludzką odwagę, choćby odwagę wyobraźni. Wyobraźnia zaludniała morze bóstwami i bestiami, między jednymi a drugimi granica była płynna — harpie, nimfy w nabrzeżnych skałach, olbrzymy, takie były szczegóły bajczarskiej geografii, której nazwy łączyły się z mitami. Więc uratowani od krwawej ofiary Fryksos i Hella, odbywali podróż powietrzem na baranie o złotym runie, Hella wpadła w morską cieśninę, zwaną po niej Hellespontem. A złote runo znalazło się w niegościnnej Kolchidzie nad zresztą „gościnnym" Morzem Czarnym. Więc wielki budowniczy statków Argos budował okręty dla wyprawy Argonautów, którzy przez Propontydę — dzisiejsze Morze Marmara — mijając „pływające wyspy" dotarli Morzem Czarnym do Kolchidy, dzisiejszej Gruzji. Na drodze powrotnej flota kolchidzka ścigała Argonautów, którzy rozdzielili się, część ich miała się zabłąkać aż do ujścia Dunaju...

Już w tych mitach przezierają zlekka praktyczne cele żeglugi. Nie trzeba materializmu historycznego, aby dostrzec przyczyny wypraw po złote jabłko do ogrodu Hesperyd, po złote runo do Kolchidy. Czego szukali Grecy w zamorskich krainach? Rynków zbytu? Terenów dla kolonizacji? Handlowych stosunków?

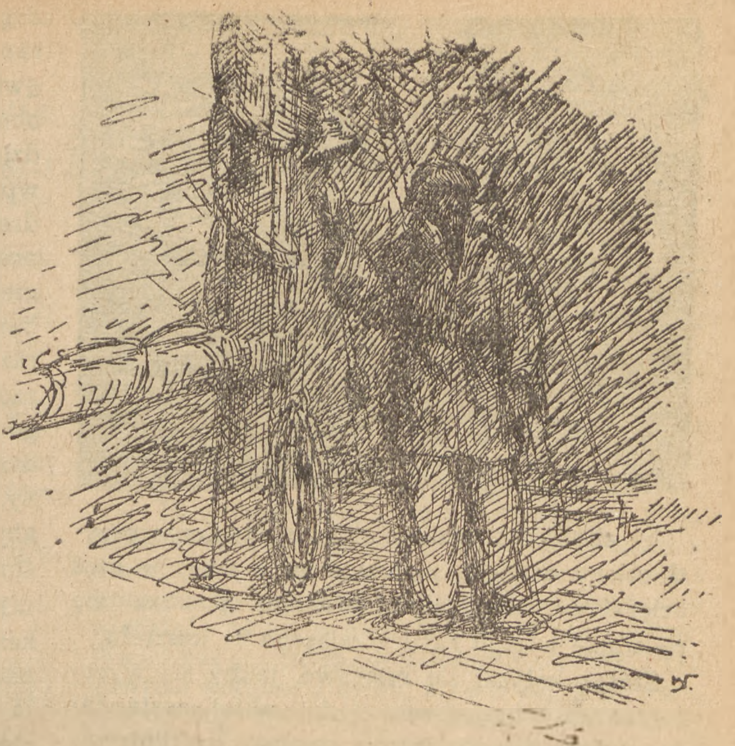
W oddali mitycznej przeszłości zacierają się granice między klechdą a praktycznymi celami wypraw. Jabłko niezgody „dla najpiękniejszej", rzucone przez Niezgodę na weselu Peleusa i Tetydy—dwóch wybitnie morskich postaci! — było mitycznym rzekomo zawiązkiem wojny trojańskiej. Ale historyk mówi, że poza konkursem piękności chodziło o coś jeszcze innego. Choćby dlatego, że wojen trojańskich było kilka, a zburzony w roku 1187 przed Chr. gród Priama był już z kolei szóstym na tym miejscu wzniesionym grodem. Historycy spierali się, czy Troja była grecką kolonią, wzbogaconą i dumnie niezależną od macierzy, czy też miastem azjatyckich Egejów. Ale wydaje się dość pewnym, że nie chodziło tak bardzo (nie ubliżając) o Piękną Helenę, jak raczej o jeszcze piękniejszą władzę nad Hellespontem, kluczem do Morza Czarnego. Ten klucz leżał jednak poza płaszczyzną trójkąta małżeńskiego.

Poezja nie opuściła morza — Odyssea stała się epopeą tułaczki morskiej. Podróż powrotna z opóźnieniami, wskutek osobistych urazów Posejdona, podróż w etapach rozkosznie opowiedzianych — i tak fascynujących naszą wyobraźnię, że ją nasza dociekliwość nie przestaje odtwarzać. Z mapą w ręku, czytamy dziś książki francuskiego hellenisty Berard'a i wraz z nim zastanawiamy się, gdzie też mogła leżeć wyspa Lotofagów, a gdzie wyspa Alkinoosa. Odysseusz

(Dalszy ciąg na str. 31-ej)

Mieczysław Jarosławski

M G Ł A



— A diachel! — zaklął stary szyper i rzucił się do szkotów, aby główną reję bomb grota wraz z żaglem na niej opartym skierować ku stronie podwietrznej.

Korzystając z pomyślnego wiatru na rufę, szliśmy dotąd czołowym nurtem, który nas parł wprost ku lądowi.

— Co to? Zmieniamy kierunek? — zagadnąłem wilka morskiego o siwej, krzaczastej brodzie, półkolem otaczającej brunatną, pooraną twarz jego. Ale ostry wiatr na bajdewindzie schwycił moje słowa i uniósł je het daleko po rozbryzganej fali. Szyper jakby mimochodem rzucił we mnie przymrużonym wzrokiem, jakby mnie chciał przygwoździć do steru.

— Prawo brać! — usłyszałem nagle przyniesione z wiatrem słowa i automatycznie wykonując rozkaz, obserwowałem z niemałym zainteresowaniem, jak dwaj młodzi żeglarze, pomocnicy starego rybaka, kierowani zaledwie jego wzrokiem szli po linii niemej jego woli.

Zaryzykowałem powtórnie pytanie:

— Czy ma co być?

Prześlizgnął się zaledwie po mnie szklanym, wypłowiałym od wiatru i burz morskich spojrzeniem, a w skrzywieniu jego silnych, zaciśniętych ust raczej zrozumiałem, niż usłyszałem słowa:

— A nie widzi pon, cóż to to je?!

Rozejrzałem się wokoło. Właściwie zobaczyłem niewiele. Zaniepokoiło mnie tylko to, że jakoś nagle zrobiło się ciemniej. Zachodnie, kolorowe dotąd niebo zawlokło się szarzyzną jakichś brudnych woalów.

Wzruszyłem ramionami. Stary rybak uśmiechnął się na takie zrozumienie przeze mnie sytuacji i rzucił mi krótko:

— Mgła!

Obejrzałem się ponownie i tym razem jednak



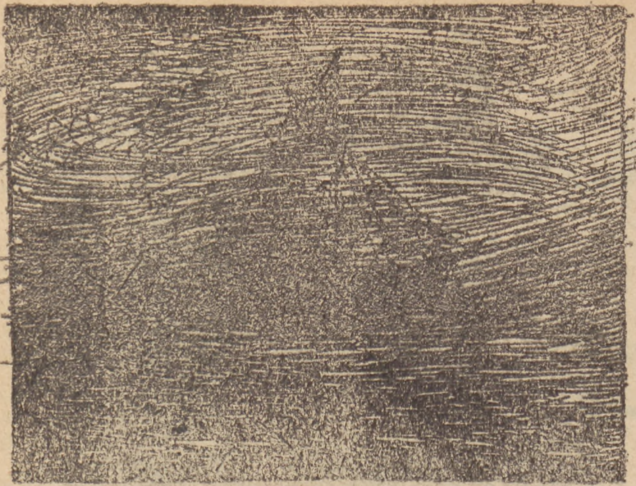
żadnych konkretnych spostrzeżeń nie zrobiłem. A ponieważ nie uważałem za właściwe protestować i sprzeczać się z doświadczonym marynarzem o to, czy mgła jest już, czy może dopiero będzie, więc, czując ziębiącą wilgoć na karku, przezornie postawiłem kołnierz, naciągnąłem na głowę kaptur mego gumiaka i kiwnąłem staremu wilkowi głową potakująco.

Załoga szkuneru, jak mi się wydawało, czyniła wszystko możliwe, aby uciec od mgły. Opuszczano i podnoszono żagle, wkręcano się w wiatr, to znów używano manewrów — zwrotem przez sztak, a lądu nie było jeszcze widać. Przeciwnie, szybko jakoś i to tak szybko, że zaledwiem zdążył się zorientować, począł rozpływać się horyzont od strony otwartego morza, rozmazywały się fale, aż wreszcie gęsta, ciężka mgła podeszła pod same burty szkunera i uczyniła z nas wszystkich jakieś ospale ruszające się w niej kukły, pozawijane w rozwłóknioną watę. Zdawało się, że jakieś opary wychynęły nagle z pod kilu statku, usidłały nas w nieprzenikalne swe zwoje i dotknęły nieprzychylnie tysiącem zimnych, przejmujących macków.

Wpadliśmy naraz niby w galaretowate ciało meduzy morskiej, a tkwiąc w nim, mogłem obserwować, jak skręcał się grotmaszt, jak pełzały tam i zpowrotem nagie rejki i słabo, ukośnie ponad naszymi głowami, podobnymi do łbów potwornych nurków, majaczyły drzewce żagli.

Mgła spadała coraz gęstsza. Ginęły z przed moich oczu postacie rybaków, a nurzające się w wilgotną pierzynę, zdawały się oddalać i pozostawiać mnie pośród niesamowitej matni tajemniczego żywiołu.

Fali nie było już zupełnie widać, a o tym, że znajdujemy się na niej, świadczyło tylko kołysanie się szkunera z bakbortu na sztybork.



Po chwili usłyszałem niby z oddalenia przytłumione dźwięki, mówiące mi o tym, że ktoś ociężałymi, niepewnymi krokami spuszcza się po trapie w głąb łuku wiodącego do kasztelu.

Statek kołysał się miarowo, jakby się wycofał naraz z przestrzeni nadmorskiej, zostawiając w następstwie swoim porywy krótkotrwających pomiotów szkwału. Wtedy lodowata woda, poderwana wraz z pianą, rzucała się ku mej twarzy i zmywała ją szczypiącym natryskiem.

Chciałem się ruszyć od steru, wycofać się z kajuty, ale kiedym się zaledwie uniósł i miał krok naprzód uczynić, niesamowity dreszcz przebiegł mi wzdłuż kręgosłupa, a dłoń jakaś niewidzialna uchwyciła za gardło i powstrzymała w ruchu.

Nie widziałem własnej ręki, nogi nie widziałem własnej. Wraz z mgłą bowiem spadła na nasz szkuner ciemność nieprzenikalna i zaszyła nas gdzieś na fali morskiej, zdala od lądu w kir jesiennej nocy.

Kiedym tak stał bezradnie, usiłując przynajmniej utrzymać równowagę, usłyszałem naraz tuż przed sobą głuche kroki i dostrzegłem wyrastającą mi wprost przed nosem żółtawą, obłą mgłę.

— Niechże pon bandze łaskawy za mną do kasztelu. Tu zaś nie ma tera nic do roboty. Szkuner musi stać. To nie jest do jechania.

Jednocześnie z tym powiedzeniem usłyszałem ciężki szurgot kotwicznego łańcucha, spuszczanego przez kluz, znajdujący się w dziobie statku.

Posuwałem się, prawie nie odrywając stopy, za światłem latarni, która, niby błędny ognik, kołysała się u nóg moich jakoś obco, niesamowicie. Gdzieś, jakby w oddali, to znów tuż, tuż — blisko, rytmicznie zaczął drgać dzwoneczek. Był to tylko zwykły sygnał, używany na morzu podczas mgły, kiedy nieprzenikające jej światło nie może służyć za ostrzeżenie. Ale dźwięk ten, drgający niby gdzieś tuż przed stopami, to naraz oddalający się na odległość, z której zaledwie było go słychać, oblatujący dookoła, jakby obnoszony z zawrotną szybkością ręką niewidzialną — dźwięk ustawiczny, dokuczliwy wprost i jakiś sam zatrwożony, budził w duszy dreszcze lęku i grozy, kurczył naskórek i podnosił włosy. Był to bowiem cichy jęk niewiadomego, ostrzeżenie przed czyhającym każdej sekundy nieszczęściem i... jeszcze coś może — wyraz duszy całej załogi, która skupiała się bezradnie i milkła. Było to jakby kwilenie srebrnego dzwoneczka, ukrytego pod kożuchem księdza, który śpieszy saniami przez step zaśnieżony, lub gdzieś niebezpieczną wąską mierzeją, aby zanieść duszy pragnącej zbawienia przedśmiertny wiatyk.

Idąc poomacku, znaleźliśmy się po chwili w kasztelu. Niski, belkowany pułap wisiał ciężko nad naszymi głowami, jakby mgła gęsta zbliżyła go do nich niebezpiecznie. W tym białym, ciężkim puchu tkwiły nieruchome postacie rybaków, niby szare, wielkie guzy w skłaczonych kudłach nasiąkniętego wodą kożucha.

Zaległa cisza. Tylko dzwonek miarowo drgał w niesamowitej przestrzeni gdzieś ponad naszymi głowami. Unieruchomiony statek kołysał się z boku na bok.

— A to dobre! — przerwałem wreszcie tę niepokojącą mnie ciszę.

— Czy to tak długo może potrwać?

— Kto to wie — ozwał się z niewidomej głębi mokrego kożucha głos starego szypra.

— Jakto?! Panowie, rybacy, tego nie wiecie?

— A kto z morzem potrafi co wiedzieć? — ozwał się z drugiej strony głos bardziej żywy, ale też zlekka kpiący i lekceważący moje pytanie.

Wyczekałem znów chwilę, a nabrawszy w piersi odwagi, zagadałem przekonywująco:

— Wszystko to może bardzo piękne i ciekawe, ale my tu siedzimy bezczynnie, a ja w waszej sprawie dziś jeszcze muszę być na Helu. Jeżeli tak postoimy jeszcze tylko godzinę, spóźnię się na pociąg w Jastarni, wtedy wszystko przepadło.

— Jo, to szetko może bec — zauważył najobojętniej stary rybak i urwał nagle, jakby w tym oznajmieniu zawarł wszystko, co wiedział o sytuacji, a mnie uspokoił najzupełniej.

Postanowiłem jednak nie ustępować, dotknięty tym lekceważeniem.

— Możebyśmy przecież pomimo wszystko ruszyli? Do lądu musi być niedaleko — nalegałem.

— Odnykało, a jechać teraz bez drogi — może jeszcze bardziej odnykać, a może i na łachę

piaskową wpędzić, na boję i nie wiedzieć na co jeszcze. Nie — zakończył kategorycznie — teraz nie darf się ruszać.

Osłupiałem, szukając w myśli argumentów przekonywujących.

— A ponu na co niby tak śpieszno? — wypadł na mnie znów ten kpiący głos z opalizującego światłem latarni gąszczu mgły.

— Śpieszę do ciężko chorej — odparłem szorstko.

— A bywa, bywa, że nawet do umierającej się ktoś śpieszy. A cóż zrobi? Przez morze nie puńdzie. Musi żdać.

Widziałem, jak we mgle zatlił się nikły ogieniek potartej zapałki i wciągany w krótki cybuszek pełgał poprzez macki mgły do góry aż pod pułap i w dół do biało-rudej, wachlarzowatej brody starego szypra.

— Bywa, bywa — powtórzył, zgęszczając mgłę kłębem ciężkiego dymu.

Niby echo odpowiedział mu stłumiony, jękliwy oddech braci rybackiej.

Zmiarkowałem, że zanosi się na jakąś opowieść i dodałem dla podniecenia starego wilka morskiego:

— Straszne to, że człowiek nie może opanować żywiołu nawet w takich warunkach, kiedy...

— Kiedy — podchwycił stary — serce mu pęka.

— A czy nie można by spróbować jednak? — zauważyłem jeszcze — może tu już blisko brzeg i nie głęboko?

Na chwilę zaległo ścinające krew w żyłach milczenie i kiedym skuteczniejszej już szukał podnięty, nagle ozwał się głos:

— A spróbował jeden łońskiego roku... I co?

— I co? — powtórzyłem jak echo.

— At, historia... Pon chce?

Zdawało mi się, że patrzy na mnie tym wypłowiałym, nieufnym wzrokiem, sączącym się jak światło przez szpary z pod krzaczastych, siwych brwi.

— Słucham. To musi być ciekawe.

— I ciekawe i nie daj Bóg! — westchnął szyper i zaczął opowiadanie.

Na pokładzie dygotało serce dzwoneczka, a szkuner kołysał nas miarowo, niby do snu. Wiatr zacichł, zdaje się, zupełnie. Czasem tylko zlekka podleciała fala i uderzyła naoślep w niewzruszoną wypukłość sztyborku.

—W wilię wilii łońskiego roku — mówił stary — wyjechali my na ryby. Wiestka przyszła, że makrele idą ławą. Każdy brekuje zarobić na święta. Rechowali my na kilka godzin. Tak tedy wyszli. Ot, jakby dzisiaj poreno. Morze beło spokojne. Ale z morzem nigdy niema wiedzieć. Coś je podkusi i gotowe nieszczańście. Tak miasto kilku godzin dwa dni my zbałamucili. Tedy zaś my wracali. Jo, a to jeszcze beł z nama młody chłop, no, już żeniaty. Te to on zaś najbardziej na ten połów rad beł jechony, bo to białce jego Bóg chciał pobłogosławić, a ten chłop dydków na krzciny nie mioł. Te to rechował, że uśpije a fajn bańdze mioł zarobione. Ryb dało wiele. Spieszyli my do dom. Wiadomo — wilia. Zaś morze chciało inaczy. Zerwał się sztorm krzepki i odnykał od brzega. Zaś potemu wodził nas noc całką i ten dzień po morzu. Fok-maszt my stracili, a żagle czysto beły porwone. Zziębli my i czysto już zmokłe oddali my się w opiekę Bogu. Pod wieczór zaś się uspokoiło. Może by i doszli my na wilię do dom, choć pod sam obcy brzeg zagnało. Wiatr szedł dobry, bił w rufę. Tedy hisowaliśmy znów żagle i szli pełnym wiatrem. A ten młody chłop się spieszył, a zabiegał, a sił miał za dziesięciu — tak go do dom gnało.

Powiada: — czuję, moja Tylda na mnie żdzie — a potem zaś: — Coś tam je, może i chora, a tu wilija, a choćby po tego dochtora mioł ja na ląd bec jechony, bo w Jastarni doch coś takiego nie da.

— Te zadumał się, a na rurę wybiegał, a na dziób i wglądał się, jakby ta latarnia morska uzrzeć. Nic. Wieczór już zapadł, a my wiedno jeszcze w morzu. Aż tu naraz, jak dziś, mgła. Nie wiedzieć skądka ją dało. My przed nią uciekać. Wielgi beł ten chłop, za dziesięciu zdarzył. I tak nawróci szkuner i owak, a rwie się, a porywa, aby do tego lądu, aby do swojej Tyldy jaknajrychlej, chocia i przez ta mgła. To szkaleje, to się zaś modli. A mgła za nami hutko — nakryła nas, niby żagiel spadł nam na łby i omotał i do botu przycisnął i szkoty z łap wytrącił. Te zaś nie poredzi — trza beło stanąć i zdać.

— Muszę do Tyldy. Nie wiedzieć co ji tam — ten chłop rzecze. — O mało nie słychać jak serce bene klepie, a ślepie świecą mu jak u wilka. Powiada: czeję, ona mnie wzywa. Zawdy gadała, czy nie będę tedy doma, to se rady nie da.

I znów wziął rechować: może to bec dzisiaj...

I znów biega i poziera w morze, że to o niego białka się boi, że to prosiła, coby wczora nie szedł w morze.

A jakcż to miał zrobić, doma bieda, a ryb szło wiele, tedy beł pójdzony. My zaś tedy jego uspokajać, że to doch nie je można teraz, ten zaś chłopni! Chodzi popod sztyborkiem, a te znów zaś na bakbort się miotnie, a te na rufa hutko pocłapie. I wiedno poziro w ta mgła, a ocze wypatreje, a słucho... Eno, eno!.. Czejecie?! Boja jęczy... Te to i brzeg zaś bec musi — chce nas zwieść.

My zaś nic. Wleźli te chłopy do kasztelu i żdają.

Czy ni, to ni — rzuci się ten chłop i drąg wielgi chyci, a probuje dna bez sztybork. Jakby zaś i nie zagłęboko, to by i bez ta woda szedł, aby do Tyldy.

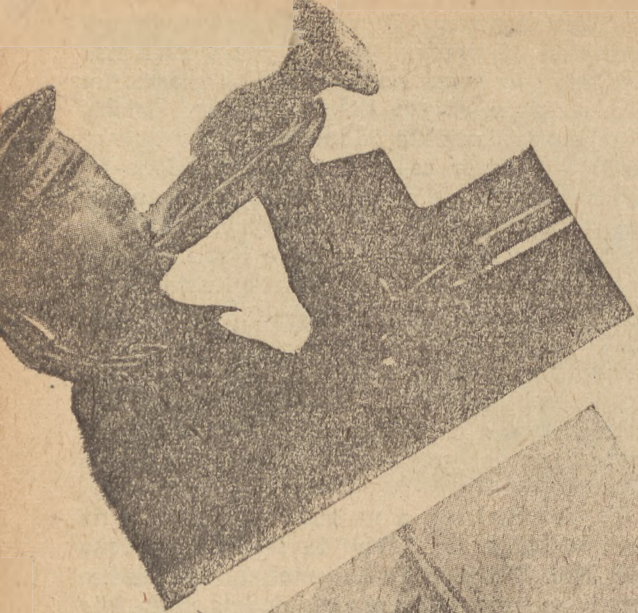
I naraz czeją my — łomot! Zabulgotała ta woda.

Szyper przerwał nagle i pociągnął z fajki, a że wygasła znów, jął ją zapalać. Ogieniek żółty, bezkształtny zaczął pełgać do góry i na dół, dopóki nie zgasła zapałka.

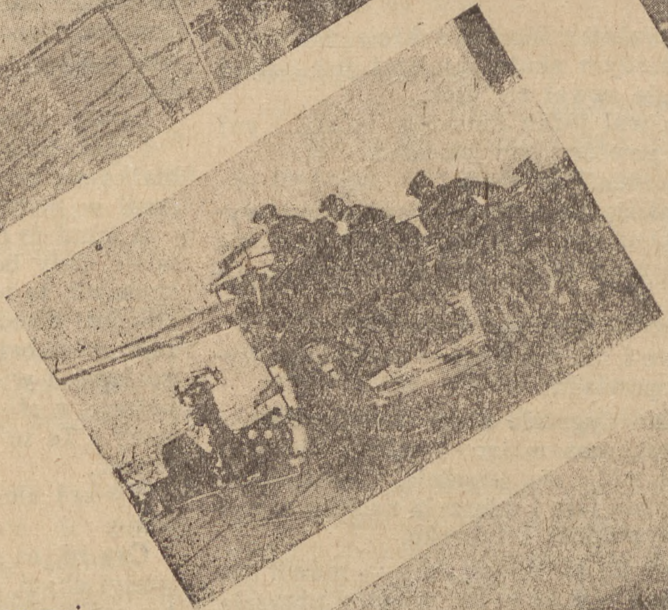
Przez chwilę w kasztelu panowała cisza — szyper wciągał dym w płuca, ssąc głośno cybuszek. Na pokładzie nad nami dygotał jękliwie, jednostajnie dzwoneczek i zdało się przez

(Dalszy ciąg na str. 18-ej).

Z WALK O WAŁ POMORSKI





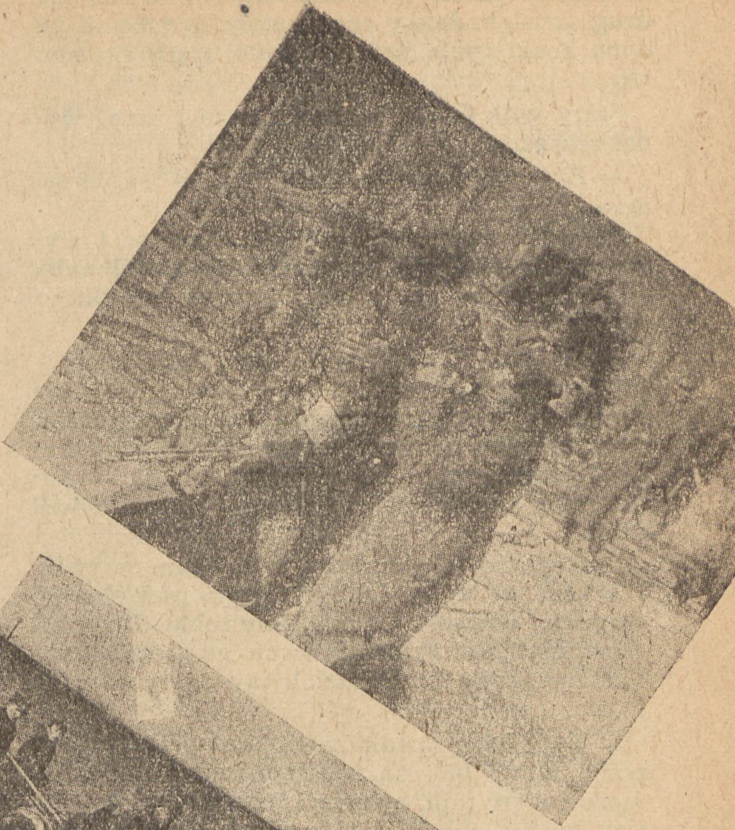


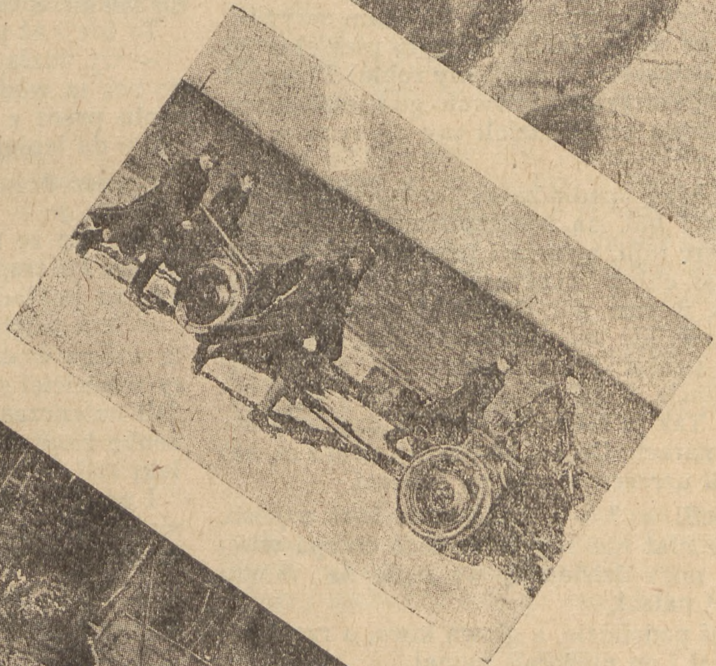


Z walk o Wał Pomorski, obejrzmy najpierw trębacza bratniego, radzieckiego narodu, który trąbi na alarm! Dumnie igra z porywistym wiatrem bandera na rufie radzieckiego okrętu. Marynarz, który jej strzeże, napewno nie zaspał gruszek w popiele, taksamo jak te dwie dzielne grupy z obsługi dział! Następnie ćwiczenia marynarzy na szalupach.

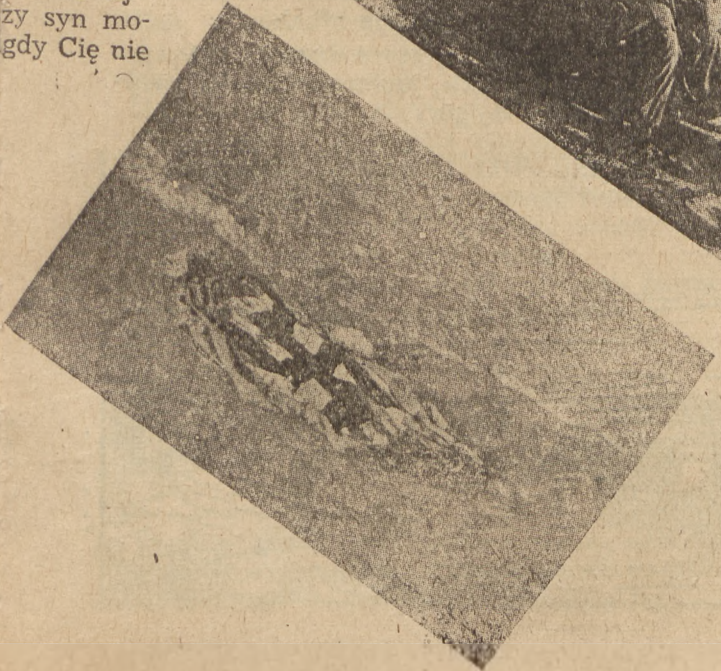


„Ślubuję Ci Polskie Morze, że ja żołnierz Ojczyzny, pierwszy syn mojego narodu, nigdy Cię nie opuszczę".









Od góry: przenoszenie rannych kolegów. Dalej przeciwpancerne oddziały polskie przetaczają działka, posuwające się nad brzegiem morza. Koni, które ciągną ciężki jaszczyk i umocowanego za nim działa domyślamy się tylko po lejcach i bacie, dzierżonych w dłoni naszego dzielnego żołnierza. Działa po przybyciu na miejsce przeznaczenia zostają zatoczone na pozycje. I oto harda i światu całemu grożąca swastyka leży pokornie w nadmorskim piachu!

chwilę, że gdzieś w przestrzeni odpowiada mu drugi dźwięk. Jakby rozmawiały ze sobą te jedyne znaki życia podczas gęstej mgły na morzu.

Stary wilk morski nastawił uszu i naraz wydał rozkaz.

— Bi tam, August, na rufa. A te w ten wielgi dzwon.

Ze mgły wychynęła pochylona postać i wyskoczyła przez trap na pokład. Po chwili odezwał się, niby na alarm, dźwięk wielkiego dzwonu.

— Czasami jakiś wielgi dampfbot idzie w pełnym morzu, bywa, że i pod czas mgły — ma busola. Jo, wtedy dzwoni. Ale het przed portem staje, bo pilot nie wypłynie, co by go mioł trafić. To hutko może dać nieszczańsce. At, — westchnął i pociągnąwszy dymu, znów mówił dalej.

— Tedy my do burtów... I tu i tam wzywać. Jak kam we wodę. Jakby ta mgła piekielna go okręciła i poniesła. Co mieli my robić? Przepadł człowiek. Nie strzymał. Porwało go nieszczańsce. Tak bez słowa przesiedzieli my do rena w kasztelu.

— I co? Mgła spadła zaraz poreno. A stali my podle samej boi, na niebezpiecznym miejscu, może ćwierć mili, a może i tego nie, od brzegu. Czy by zaś chłop dopłynął? — myśleli my. Gdzie zaś, w sam wir głamboki musiał wpaść. Te mioł dość. Ide tedy do checzy jeich. A tu naród wali. Rzeką: Tylda Konkel dziś w noc wigilijną zmarła. I coś jeszcze chcą mi rzec, a bo i zapytać. Tak ja hutko do izby. Widzę, leży kobieta na marach. Cecho. Modlą się swoi i ci, kto ją przeszli uzrzec, jaka je po śmierci.

— Wrócili wy? — pyta mnie ktoś z jeich. I dziw, że nikt nie zapyta za tego chłopa wielgiego, co nocy dzisiejszej we mgle na morzu kuńc swój nalazł.

Zaś ktoś podeńdzie, a głową kiwa, a rzecze:

— Zginął i on nieborak, zginął.

I to tak mówi, jakby ode mnie przed chwilą za to czeł...

— Oj, wiedzieli my za to, wiedzieli. Rwała się ona dań ,co jej sił biednej signęło do tego życia. Zdała, że przyńdzie naostatek ten jei chłop. Wiedno na dźwirze się obzierała. A kiedy zaś dobrze już beło cemno i ledzie po checzach wieczerze wigilijno pożywali, tedy naraz porwie się ona z koi, a bez pół sięd zie i zrzy wielgimi oczyma. A zaś potemu krzyknie głosem nieludzkim. Te 'to miała urodzone. Te to beła farcyg. A kiedy jei wzieli to małe, podnasza się znowu a wzewa, a tak powiada, ręce wyciągający:

— Jezdeś, Hanes, jezdeś? Dożdała się ja. Uzrzyj le, jakiego to ci zaś knopa mam urodzone, Hanes. I śmieje się a przytula do piersi sierotkę, a jemu, mężowi, nakazeje obzirco a całować. Te on, widać całuje i tak do się gadają, a radują się, że zaś nama te łzy w oczach się kręcą, bo zaś chłopa tego jeij nikt w checzy nie baczy.

— Musi mieć fiber — ktoś tedy rzecze. — To i nie wyńdzie już. A jego widzi, chłopa swojego.

— Ma fiber, albo i ni. A co chłop jei zginął na morzu, to je sicher — ktoś znów powiada. — Inakczej by on zaś nie beł tu do nij przyjdzony duchem, te się rozgadali i tak bez całką noc już opowiadali se gadki morskie, co kto czeł a som mioł widzione.

Te żdali aż pomrze Konkelowa Tylda.

— Oj, żdała go ta jego białka, a wzywała, aż go bez ta woda do się ścignęła, a tedy szli pospołu precz z tego świata, w państwo Boże, gdzie da lepiej.

Szyper urwał nagle i znów jął zapalać fajkę.

— Jo, jo — westchnął ktoś z marynarzy, podniósł się ze mgły i zmierzył niepewnie, poomacku ku trapowi, wiodącemu przez lukę kasztelu na pokład.

— Tak tedy szedł ten chłop do swoi białki bez ta wielga woda — rozmyślał jeszcze głośno stary właściciel statku. — A knop, ten, co się urodził natenczas je rychtyk, jak tato, a może i w nenkę bandze. Bloss co oni oboje bez świat daleki szli precz, a pospołu — sierota.

I podniósł się ciężko. We mgle zarysowała się majaczeniem wielka jego postać, niby kukła brudnej waty. Ktoś z góry wołał:

— Te to ta mgła szetka hutko bandze precz, bo to da morka.

— Jo — wytrząsnął szyper popiół z fai. — Tedy chcemy zaś dali jechać. Nie brekuje pon bez ta wielka woda iść do swoi chory, jak ten Hanes Konkel łońskiego roku.

I wyszedł po trapie na pokład. Za nim we mgle przesunęły się postacie rybaków.

Dzwoneczek ciągle jeszcze dźwięczał. Po pokładzie człapały ciężkie, juchtowe buciska. Wydostałem się i ja do góry.



Mgła spadła. Zdawało mi się, że het w dali miga nikłe jeszcze światło helskiej latarni morskiej. Marynarze ściągnęli kotwicę, hissowali żagle. Szkuner drgnął i zakołysał się żwawiej — fala bryzgów wysoko wyskoczyła w górę. Zatoczył się w prawo i w lewo grot-maszt.

Szkuner podążył naprzód prawym halsem.

— Jo, jo, te to my zaś momy pona dochtora zatrzymone... A i nie my, bloss ta mgła na morzu... A ta chora?... Te to bywa, czy uśpije, te dobrze, a czy ni, te szetko je precz — łagodnie rezonował stary szyper, zlekka mrużąc wielkie lewe oko, jakby znów lekceważył moje opóźnienie.

Istotnie, było „wszystko precz", bo moja chora wezwała innego lekarza.

Mieczysław Jarosławski

Tadeusz Jantar

Laguna zatopionych gwiazd

Nocy bezsenna przestrzeni!
Chcę cię w przygodę zamienić!

Zmienić na morza pieniste,
Szumne pod szkwałów poświstem;

Na żagli rozdęte płótna,
Majaki marzeń mych smutnych;

Na palmy gibkie i smukłe
Z czubów szmaragdowym supłem;

Na turkusową lagunę
Płonącą pragnień mych łuną,

Co w gwiazdach spadłych się palą
Dziewiczych ust koralem!

A potem... choćby utonąć
W lagunie gwiazd zatopionych.

Bêche de mer*)

Tam, w moim kraju, mnóstwo daleko,
już tyle księżyców niecierpliwie czeka,
biała Mary moja, tęskniąca daremnie.
Moja słowo, ja smutny być za bardzo wiele.
Moich szlaków świątynia zapadła się we mnie,
w strzępach się rozpłynął statku mego szkielet...
Lecz dziwne: tęsknota, na miazgę rozbita
bezmiarem przestrzeni, nie może utonąć.
Nie wróci już może biała kapitan.
Choć te same gwiazdy wciąż nad nami płoną,
do Ciebie daleko za bardzo z tych krain.
Losem gnany błądzę po świata wybojach...
Może czarna chłopiec zrobi kai-kai
biedna, mnóstwo biedna głowa, co być moja?
Tu biała kapitan, a Mary gdzieś daleko zginie.
Jaka imię to wszystko? Jaka, jaka imię?

---

*) Międzynarodowy żargon marynarski, zlepek angielskiego, francuskiego, holenderskiego i ki-suaheli.

Zielone żagle

Już dawno zeszedł z statku mego pilot
i wiatrem mi żagle napuchły
zielone.
Lądy, coraz dalsze, w szyderczym się chylą
na falach pokłonie,
chustkami dymów z przekąsem wiewając w podmuchu.
Prosto przed siebie, tak, jakby strzelił?
Dwa rumby w prawo, czy w lewo pół rumbu?
Ach! Wszystko jedno! Nie jestem Kolumbem!
Nie znam mego kursu i płynę bez celu.
Przeszłość podarłem w nieopamiętaniu
i w swojej klęski rozpacznej odwadze
młodości wartkiej porzuciłem strony
ucieczką nadziei na żaglach zielonych.
Lecz spójrzcie w górę: to znak zapytania
cynizmem krzywizn drwi na mojej fladze.

Dzwon żaden mnie dzisiaj już nie niepokoi,
ani szkotów trzaski, co tłuką pofurtem.
Myśli już dawno cisnąłem za burtę
i teraz spokojnie leżę na swej koi.

Płynę w nieznane. W łagodnych poślizgach
kołysze się statek na głębszej kipieli.
Dziobem spłużona w perlistych rozbryzgach
tułacza bruzda za rufą się ścieli
i znowu się zrasta w ponurą zagadkę
tego, co było za nami.
Cisza niespodziewana zawisła nad statkiem
i bezradnie wzdrygnęła wielkimi żaglami.
Ach! Gdzież-cie mnie zawiodły me żagle zielone!
Lądy nowe mi w szyderczym się chylą
na falach pokłonie
i nowy od lądu płynie ku mnie pilot!

Choć wichr zdruzgocze mój statek na sztormie
I po morzach rozniesie mi jego okruchy,
Ale na strzępy niech natychmiast porwie
dymów chustki, z przekąsem wiejące w podmuchu.

Tadeusz Jantar

I ARMIA W WALCE O MORZE

Rok mija od czasu wielkiej ofensywy zimowej, podczas której żołnierz Odrodzonego Wojska Polskiego zdobył nowy tytuł sławy do szeregu nieustępliwych walk i zwycięstw polskiego oręża. Czytelnikom „Morza“ chcielibyśmy przypomnieć ten epizod wojennego eposu — który dotyczy nas najbardziej bezpośrednio — fragment zwycięskiego marszu ku wybrzeżom Bałtyku.

Niech nie sądzą laicy, że był to brawurowy pochód za rozbitą armią wroga w rozsypce. Szlak chwały żołnierza polskiego znaczony był krwią i znojem ciężkich zmagań i nasza piastowska morska granica została ustalona kosztem wielkich strat i ofiar.

I Armia Polska doszła spod Warszawy do byłych zachodnich kresów Polski, obaliła słupy graniczne i wkroczyła na wydartą nam w czasie II rozbioru — ziemię Złotowską. Po zajęciu Złotowa i Jastrowia, w końcu stycznia ub. roku — dywizje polskie stanęły u progu Pomorza Zachodniego. W imieniu Narodu żołnierz przyszedł odebrać stare słowiańskie ziemie, o które niegdyś walczyły z niemieckim najeźdźcą hufce Bolesława Krzywoustego. Niemcy czuli, że walka będzie zażarta, a za ich plecami niewiele pozostało miejsca do odwrotu — postanowili więc bronić Pomorza za wszelką cenę. I Armia napotkała silnie umocnioną linię obronną nieprzyjaciela, t. zw. Wał Pomorski, rozbudowywany nieustannie od dziesięciu lat pas potężnych fortyfikacyj, położony w łatwym do obrony terenie, wśród lasów, błot i jezior. Na samym odcinku I Armii znajdowało się kilkadziesiąt żelbetonowych bunkrów, liczne ziemne gniazda oporu, potrójne linie okopów powiązanych gęsto podziemnymi przejściami. Pozycje obsadzone były przez świeżo ściągnięte pułki niemieckie, części rozbitych dywizyj SS i „własowców“, a rozkaz dowództwa niemieckiego, zwrócony do żołnierzy, brzmiał: „Musicie utrzymać Wał Pomorski... gdyż jest to nasza ostatnia linia obrony na wschodzie...“

Oto jak się przedstawiał mały fragment z działań saperskich na Wale Pomorskim: między jeziorami na Wale Pomorskim znajdował się olbrzymi bunkier. „Właściwie były to trzy żelbetonowe umocnienia, połączone ze sobą tak ściśle, że nie można było odróżnić, gdzie kończy się jeden bunkier, a zaczyna drugi. Nawet połączenia i rowy łącznikowe były opatrzone żelbetonowymi sklepieniami. Nie można było ominąć tej przeszkody. Trzy do czterech metrów sklepienia, wieże obrotowe, stalowe, grubości do 14 mm — to stanowiło dla naszej artylerii ciężki orzech do zgryzienia. W sztabie armii, który znajdował się wtedy w Jastrowiu, po zbadaniu sytuacji, padła decyzja: wysłać pluton saperów, którzyby podminowali umocnienia między jeziorami. Wieczorem, po silnym ostrzeliwaniu artyleryjskim z naszych, pożal się Boże, „okopów“, naprędce zrobionych w rozkisłym gruncie, pełnym wody zaskórnej, wyszedł pluton saperski. W sztabie czwartej dywizji siedzieliśmy całą noc; sen nie kleił powiek. Myśli nasze były stale tam, razem z naszymi saperami, którzy w tak ciężkich warunkach zakładali miny pod niemieckie umocnienia. Czy zdążą? Dzień wstawał, gdyśmy z punktu obserwacyjnego patrzyli na przedpole. Jeszcze dwie... jeszcze jedna minuta... Serce bije nieoczekiwanie przyśpieszonym rytmem. Jeszcze dwadzieścia sekund... Ziemia zatrzęsła się w posadach. Nad jeziorami wykwitła wspaniała pinia, świecąca u dołu krwawym blaskiem, zakończona ku górze wspaniałym pióropuszem dymu. Trzy wybuchy, trzy bezpośrednio po sobie następujące grzmoty — i już w świetle wstającego ranka ku dymiącym resztkom umocnień niemieckich wysunęła się nasza tyralierka...“

Szturm na Wał Pomorski rozpoczął się 4 lutego 1945 roku. Jede z batalionów wgryza się głęboko w linię obrony nieprzyjaciela. Wykorzystując wyłom, dowódca 4 D. P. rzuca tam natychmiast większe siły. Niemcy bronią się zaciekle. Dwa nasze baony zostają chwilowo odcięte — mimo to przebijają się naprzód.

6.II Polacy wznawiają natarcie i posuwają się metr po metrze naprzód. Wyłom w liniach niemieckich rośnie. Cztery dni trwają zaciekłe walki, w ciągu których, wśród ciężkich strat, oddziały nasze zbliżają się do kluczowego punktu obrony wroga — miasta Frydląd Pomorski. 10 lutego żołnierze I D. P. wślad za czołgami wpadają na ulice Frydlądu. Nazajutrz miasto jest nasze.

Drogo zapłacili żołnierze I Armii za odzyskaną ziemię — dywizje nasze poniosły poważne straty. Lecz linia Wału Pomorskiego pękła — droga na Pomorze północne i Bałtyk stała otworem.

Po przejściu Wału Pomorskiego, po miesiącach nieustannych walk i pochodów, trzeba było uzupełnić i przegrupować dywizje polskie a także dać ludziom możność wytchnienia. To też, napotkawszy na płn. zachód od Frydlądu większy opór niemiecki, armia zatrzymała się i zajęła stanowisko obronne. Do końca lutego trwało odpieranie ataków przeciwnika.

1 marca 1945 r. podjęto dalszą ofensywę. Oddziały polskie przerywają obronę niemiecką i w ciągłych walkach posuwają się na północ — ku morzu. Po raz ostatni w komunikatach wojennych zabrzmiały nazwy o obcym brzmieniu — Klein Sabin, Virchov, Tempelburg — tym razem jako miejsca chwały polskiego oręża. Odtąd krew żołnierza polskiego zmyła obcą skazę ze słowiańskiej ziemi — miejscowości te wrócą już nazawsze do swych właściwych nazw — Żabienko, Wierzchowo, Czaplinek...

Po ośmiu dniach ciągłego pościgu, dn. 8 marca 1945 r., pierwszy oddział polski stanął, na zachód od Kołobrzegu, na morskim wybrzeżu.

Po wiekach klęski, deptany przez wroga brzeg słowiańskiego morza usłyszał hejnał wyzwolenia — słowa ślubowania polskiego żołnierza.

Z. H.

CZERWONA ARMIA NA POMORZU

Jeden z najciekawszych referatów, wygłoszonych w Lignicy podczas pobytu dziennikarzy polskich w gościnie u sztabu marszałka Rokossowskiego był to referat pułk. Zawiałowa, dotyczący walk na Pomorzu. Kiedyśmy tak siedzieli wokoło stołu, zasłanego zielonym suknem, wsłuchiwali się w słowa, wypowiedziane z zapałem i znawstwem i wpatrywali się w wiszące na ścianie mapy, gdzie łańcuchy symbolizowały wały fortec, a różowe komety wskazywały gwiazdą kierunek pochodów armii — było nam lekko i miło. Ale kiedy my, warszawiacy, z których każdy ma przecież również front za sobą, uprzytomnicy sobie całą grozę wojennych przeżyć i dochodzimy pamięcią szczegółów — to wykład przestaje być wykładem w cieple, ładzie, czystości, a staje się okrutnym przypomnieniem upłyniionego rok temu czasu.

Bo przyszli tu przecież zdaleka, żeby zgnieść nienawistny ustrój, żeby złamać pychę i plan, który gniótł każdego Polaka. „Matka sowieckiego żołnierza nie urodziła się w Warszawie, Krakowie ani Poznaniu, a on tu przecież przyszedł, żeby walczyć i pomagać w oswobodzeniu", nie wahał się „umierać za Gdańsk". Zdarzyło się, że w parę miesięcy zaledwie po sforsowaniu przez nasze dywizje „Wału Pomorskiego" byłem na Helu. Trudno jest z czymkolwiek porównać widowisko, jakie przedstawiał wtedy ten półwysep. Wąski pas ziemi, wydarty morzu, był tak skopany i zryty pociskami, że nie było gdzie stopy postawić. Robiło to wrażenie walki olbrzymów: ogromne sosny połamane, jak zapałki, w piasku głębokie leje, wielkie, czarne lokomotywy zagnane w morze, jakby olbrzym właśnie nimi się zabawiał, wyjąwszy z pudełka. Fale lizały ich czarne, lśniące, nieruchome cielska, wokoło unosił się trupi smród, gdzieniegdzie bielały kości, okryte czymś nienazwanym. Z opuszczonych i zniszczonych schronów sterczały połamane deski, wyzierały jaskrawe pierzyny, czerwone koce, wsypy, z których pierze wichr unosił, czasem profil pięknego, zrabowanego komuś mebla, fotela czy krzesła.

I w tym wszystkim — żywy człowiek, młody, czarniawy żołnierz radziecki, który przysiada się na nasz samochód i opowiada, jak to posłano go po niemieckiego generała, jak schwytał go w auto, niby w sieć i wyrzucił przed swoimi dla omówienia warunków ostatecznej kapitulacji. „Sławny był boj — dodaje — Rokossowskij boj!".

To wszystko — i tych czarniawych chłopców, i morze, oblewające nieruchome cielska lokomotyw i polatujące nad diunami, dziób ostrzące kruki — wszystko to przypominałem sobie w takt słów pułkownika. Ale pułkownik Zawiałow nie zatrzymuje się na obrazach. Uczestnik walk pomorskich, uczestnik bitew na Odrze, opowiada o nich, jak wojskowy i gorąco je raz jeszcze przeżywa. W jego słowach zwijają się i rozwijają armie, łączą i znów rozchodzą dywizje. Niemcy skoncentrowali tutaj olbrzymie siły, około pół miliona zbrojnego luda stawiało opór radzieckiej i polskiej armii, obsadziło „Błękitną linię" fortów, mocniejszą pono od słynnej Linii Zygfryda, zjeżoną piętrowymi fortami, ziejącą jednolitym ogniem. Te armie jednoczą się pod zawołaniem „Wisła" i dowództwem osobistym Himmlera. A ot tu — lekko to teraz wskazać cienką trzcinką — poszły całej tej sile naprzeciw dwie armie radzieckie, przeprowadzając, poraz pierwszy w historii wojen, wymagający olbrzymich sił technicznych — manewr rozcinający. W dniu 24 lutego 1945 r. rozpoczyna się atak, którym dowodzi generał Pachiłow, mijają, żeby go nie niszczyć, Koźle i w dniu 5 marca wychodzą nad morze. Bo czerwona Armia miała polecenie nie niszczyć polskich miast, często ich nawet nie zdobywano, otaczano raczej, zostawiając pod nimi siły i prąc naprzód. Tak to w dniu 31 stycznia udało się oszukać załogę niemiecką w Toruniu, że wyszła, pozostawiając miasto nienaruszone i łudząc się swobodą — dogniano ich gdzie indziej w dniu 5 lutego i wykrwawiono do ostatka.

Pomorze obronie sprzyjało raczej niż atakowi. Liczne jeziora, bagniska, gęste lasy, nierówny, falisty teren, pagórki, nawet niewysokie góry — wszystko składało się na to, że Niemcy bronić się tu mogli dłużej i skuteczniej, niż na odkrytych równiach ziem rdzennie niemieckich. Przy tym saperzy niemieccy pozakładali wszędzie miny, wszędzie rozciągają się ogromne pola minowe, zaminowane są aleje i szosy, pozostawiono tylko wąskie przejścia, które trzeba było znać. Miny tak były zjadliwe, w tak nieoczekiwanych założone miejscach, że odkryć je było to niemal zadanie nad siły. Były tu miny tak słusznie zwane „nieusuwalne", były do tysiąca kilo wagi dochodzące bomby lotnicze, były miny piętrowe, leżące w paru warstwach jedne pod drugimi. Piechota przechodzi, miny się rozrywają, znaczy, że droga wolna. Ale nie, teraz idą tanki, cięższe, głębiej i mocniej ugniatające ziemię: i oto znów rozrywają się miny, które leżały głębiej od tych pierwszych, ginie materiał i człowiek.

Ale Niemcy bronią się teraz z zuchwalstwem rozpaczy. Odrzucani coraz dalej i dalej ku morzu, zapierani na wąskie przesmyki, gdzie zdumione i przerażone oko, tocząc się wkoło, nic nie zobaczy, prócz wody, odczuwają w zdumieniu i przerażeniu, że są w pułapce. Teraz bohaterskie armie czerwone pod wodzą marszałka Rokossowskiego i bohaterska I Armia polska ma do czynienia z ostatecznym, rozpaczliwym oporem niemieckiego żołnierza, który stanął nie tylko w obliczu ostatecznej klęski, ale i w obliczu własnej, jednostkowej śmierci, co zapewne wydawało mu się jeszcze cięższe. W zwycięskiej pogoni armia radziecka, walcząc obok I pancernej brygady polskiej im. bohaterów z pod Westerplatte robiła 60 kilometrów na dobę. Teraz posuwać się może tylko

o trzy lub najwyżej pięć kilometrów, gdyż żołnierz niemiecki w szale rozpaczy po pięćdziesiąt razy dziennie zrywa się do kontrataku. Jak to było straszliwie wyczerpujące, niech wystarczy powiedzieć, że ciężko jest i dwa ataki dziennne przetrzymać. W dniu 23 marca marszałek Rokossowski osobiście prowadzi wojska między Gdynią i Gdańskiem w kierunku Sopotów i zwraca się w 4 milionach rozrzuconych z samolotów proklamacyj do garnizonów niemieckich z wezwaniem poddania. Około siedemnastu tysięcy Niemców poddaje się na skutek tych proklamacyj, a cywilna ludność polska ucieka między szeregi tankistów radzieckich, czując się wśród nich bezpieczna — i obozuje między nimi.

Szturm rozpoczął się w dniu 26 marca. Tu nie było już można oszczędzać miast, broniła się każda ulica, ba, każde piętro domu. Wszędzie, na tych wszystkich miejscach, żołnierz radziecki walczył obok żołnierza polskiego, wszędzie ludność polska wskazywała zaminowane pola i ukrywające się jeszcze niemieckie oddziały. Żołnierz radziecki niósł wolność, ale jako taki też był spotykany. I teraz, w Lignicy, po ukończonych przemówieniach, ukazują się na mównicy bohaterowie Związku Radzieckiego, opowiadając w nieuczonych, żołnierskich słowach o swoich przeżyciach na tych terenach i o spotkaniach z Polakami. Starszy porucznik Iwan Mielnikow, który zatknął polski sztandar na gdańskim ratuszu, mjr. Szczetinin, który uczestniczył w walkach o Szczecin — polski port Szczecin, jak nigdy nie omieszka dodać, starszy sierżant Zamirałow, który brał udział w forsowaniu Odry — to bliskie nam i drogie postacie.

Więc kiedy ziemia nasza skropiona jest, jak kroplami krwi, czerwonymi nagrobkami czerwonych, radzieckich żołnierzy, nie zapominajmy, patrząc na nie, że ten żołnierz, choć jego matka nie rodziła się w Krakowie, Warszawie czy Poznaniu, walczył z nami ramię przy ramieniu, żeby zrzucić jarzmo faszystowskiego najeźdźcy i ginął „za wolność naszą i waszą".

(blok)

Mieczysław Zydler

PRACA PALACZY NA PAROWCU

Życie na statku, widziane od strony załogi, jest zupełnie odmienne od beztroskiego trybu życia pasażera, który, wolny od dziennych zajęć, nie wie jak zabić wlokący się w podróży czas.

Praca na morzu, podobnie jak na lądzie, trwa w myśl ustawy 8 godzin, jest jednak podzielona na 2 zmiany 4 godzinne, czyli w a c h t y. W ten sposób po 4 godzinach pracy następuje 8 godzin wypoczynku, po czym znowu 4 godziny pracy i tak dalej przez cały czas rejsu. Wyjątkiem w tej regule są wśród załogi tak zwani d e j m e n i, zajęci — z przerwą na obiad — od ósmej rano do piątej po południu przy opukiwaniu pokładu z rdzy, malowaniu i tym podobnych czynnościach gospodarskich.

Praca palaczy należy niewątpliwie do najcięższych i sprostać jej mogą tylko zdrowe organizmy. Na jej temat krążą opinie bądź śmiesznie przesadne, bądź też nie doceniające jej mozołu, sądzimy więc, że sprawozdanie z takiej czterogodzinnej wachty palackiej może okazać się interesujące.

Na 15 minut przed zmianą przychodzi do k u b r y k u, zamieszkałego przez palaczy t r y m e r, czyli pomocnik palacza z ustępującej wachty i budzi tych, na kogo wypada kolej pracy. Palacze mieszkają oddzielnie od reszty załogi i w ogóle uważają się za sferę ludzi, stojących na wyższym szczeblu złożonej hierarchii społecznej.

Na górnej koi ukazuje się półnagi człowiek. Jednym zwinnym susem zeskakuje na podłogę i zaczyna się ubierać z zadziwiającą szybkością. Żaden ruch jego nie jest przy tym zbyteczny i wszystkie znakomicie sobie odpowiadają. Wdziewa więc drelichowe spodnie, stopy wsuwa w trepy o grubych drewnianych podeszwach, naciąga koszulę z krótkimi do łokcia rękawami, na czubek głowy naciska lekką czapkę z czarnej satyny z drucianym daszkiem, podbitym od spodu zieloną miką, na szyję zarzuca miękką i mięsistą, luźno tkaną chustę, która służy specjalnie do wycierania potu, chwyta jeszcze rękawice z ogniotrwałej skóry, chroniące przed żarem palenisk i jest gotów... Teraz już statecznie, bez niemęskiego pośpiechu, wychodzi na pokład, wysoko unosząc nogi przy przekraczaniu żelaznego progu, który podczas sztormu broni pomieszczenia załogi przed zalaniem. Idzie powoli, rozglądając się po niebie i pełnymi płucami sycąc się czystym powietrzem przed czekającą go pracą w wyziewach i duchocie.

Przy zejściu do kotłowni czeka już na niego trymer i przez żelazne pręty podłogi spogląda na dno statku, gdzie ustępujący palacz i jego pomocnik gotują się pośpiesznie do przekazania wachty.

Jedno z palenisk jest otwarte i bije z niego krwawy odblask. Każde z trzech palenisk kotła musi być co 12 godzin starannie oczyszczone ze szlaki, czyli roztopionych a niepalnych części węgla, które zalewając ruszty, zmniejszają ciąg powietrza. Na kilka więc minut przed oddaniem wachty palacz odgarnia przepalony już dobrze żar na jedną stronę rusztów, przygotowując je tym sposobem nowemu palaczowi do oczyszczenia.

Ten powoli ale zwinnie schodzi do kotłowni po g r e t i n g a c h, czyli schodni z żelaznych prętów i przede wszystkich zagląda do przygotowanego mu paleniska, aby się przekonać, czy kończący pracę kolega dobrze mu ogień „odpalił".

— Wszystko w s l u b n y m porządku — mruczy z uznaniem, widząc, że ogień jest zmniejszony i przegarnięty na jedną stronę rusztów. Po drugiej stronie jest goła szlaka, z lekka już przestygła. Nie tracąc ani chwili czasu, chwyta za drąg żelazny i zaczyna odbijać szlakę od rusztów. Pracuje pośpiesznie, w milczeniu, dysząc ciężko, w kotłowni bowiem jest niemożliwie gorąco, z otwartego zaś paleniska bije okrutny żar. Skończywszy odbijać szlakę, wyciąga ją równie pośpiesznie przy pomocy gracy na podłogę kotłowni. Pośpiech jest przy tym konieczny, gdyż przy otwartych drzwiczkach przechodzi przewiew przez palenisko i rurki płomienne, ktróe stygną wówczas gwałtownie.

Oczyściwszy jedną stronę rusztów, palacz zamyka szczelnie drzwiczki i daje znak pomocnikowi, aby wyrzuconą szlakę zalał wodą. Trymer, który stanął już był przed tym w pogotowiu obok kranu, dającego wodę z za burty, zaczyna zalewać rozpaloną do czerwoności szlakę. Buchają przy tym kłęby pary i gazów o zjadliwej, duszącej woni. Zwracają tedy obaj twarze ku nawiewnikom, potężnym rurom o wysoko ponad pokład wystawionych i obróconych w stronę wiatru, szeroko rozdziawionych gardzielach, skąd idzie świeże powietrze.

Kiedy już para z zalanej szlaki przestaje buchać, palacz znowu otwiera drzwiczki i czyści drugą połowę paleniska przesunąwszy uprzednio ogień na wolną, czystą już stronę jego rusztów. Po czym rozgarnąwszy żar równomiernie, sypie do paleniska około 30 łopat węgla, zamyka drzwiczki i zaczyna wydzwaniać na łopacie takt jakiejś skocznej melodii. Jest to zwyczaj, mający właściwie swoje uzasadnienie tylko na parowcach większych, gdzie jest kilka kotłów i tyluż palaczy. Takim sposobem starszy palacz daje sygnał swoim kolegom, że czas kończyć z czyszczeniem palenisk i wziąć się do gracowania pozostałych.

Trymer bierze więc gracę, staje w rozkroku, taką bowiem postawę przyjmują przy pracy palacze dla lepszego zachowania równowagi, i otworzywszy drzwiczki, zaczyna gorliwie rozgarniać ogień. Uporawszy się z tym, przystępuje do wyciągania popiołu spod paleniska niedawno oczyszczonego, po czym wspólnymi siłami razem z palaczem, podrzucają węgiel do wszystkich palenisk.

Skończywszy z tym, siada palacz na łopacie z dala od ognia, wyciąga z kieszeni blaszane pudełko z tytoniem i wprawnie skręca zgrabnego papierosa.

Najgorsze z całej wachty jest pierwsze pół godziny. Kiedy zaś we wszystkich paleniskach ogień jest już równy, można trochę odetchnąć. Zresztą na początku podróży robota jest łatwa, ale im dłużej statek jest w drodze, tym gorzej.

Ilość węgla, którą trzeba spalić pod jednym kotłem w przeciągu 4 godzin, jest niewiarygodnie duża. Zależy to przede wszystkim od jakości węgla, ale w każdym razie trzeba liczyć, że palacz i jego pomocnik muszą podrzucić w czasie jednej tylko wachty około sześciuset łopat. Przygotowanie całej tej olbrzymiej ilości węgla w pobliżu pieców należy do obowiązków trymera. Nic to jeszcze na początku podróży, kiedy węgiel sam sypie się z pełnych bunkrów na kotłownię, ale później trzeba go podwozić taczkami, a morze aż nazbyt często lubi rzucać statkiem, jak pustą blaszanką od konserw. Im dłużej jest statek w morzu, tym trudniej także palić, zatykają się bowiem rurki płomienne, które dopiero podczas postoju w porcie można oczyścić specjalnymi szczotkami.

Wyciąganie szlaki i popiołu, podrzucanie węgla i gracowanie ognia — to czynności główne, ale są i pomocnicze, jak „szlojzowanie" szlaki lub jak przecinanie zalanych rusztów specjalnym nożem. Wszystko to w tym celu, aby węgiel palił się jak najlepiej i żeby jak najwięcej zrobić pary.

Wyrzucanie popiołu na parowcach większych odbywa się przy pomocy dowcipnych urządzeń, zwanych „eżektorami". Na parowcach mniejszych, gdzie prowadzi się gospodarstwo oszczędne, popiół wyrzuca się ręcznie przez grubą rurę nawiewnika przy pomocy wiadra.

Po wyrzuceniu popiołu i szlaki, trymer bierze się do przygotowywania, czyli t r y m o w a n i a węgla dla następnej zmiany, palacz zaś — do przegarniania żaru w tym z trzech palenisk, które z kolei powinno być oczyszczone.

Na 15 minut przed zmianą idzie trymer budzić następną wachtę. Wreszcie dobiega „klank" z oddziału maszyn. Spracowany palacz wyżyma przepoconą doszczętnie chustę, bierze rękawice, wiadro z gorącą wodą i wędruje na górę. Za nim idzie trymer ze swoim wiadrem. Najchętniej palacze myją się nie w łazience, ale w oddziale maszyn, lub też w samej kotłowni, gdzie jest wygodniej i swobodniej. Po czym dopiero idą do swojego kubryku na rufie na dobrze zasłużony odpoczynek.

Nowicjusz w zawodzie palackim cierpi z początku straszliwe bóle krzyża i całych pleców, później zaczynają go boleć ręce, wreszcie nogi i dopiero kiedy przejdzie całą serię tych dolegliwości, kiedy wćwiczy do swojej ciężkiej pracy wszystkie potrzebne mięśnie, wtedy staje się prawdziwym palaczem, a więc wesołym, skłonnym do żartów, ale i od bójki nie stroniącym, najczęściej zresztą z bardzo naiwnego powodu, słowem — dużym dzieckiem o bystrym, żywo pulsującym mózgu i znakomicie sprawnych, żylastych mięśniach, na których nie ma ani grama zbytecznego tłuszczu.

Dobry palacz, poza umiejętnością wytwarzania w kotłach pary, musi posiąść niemniej trudną sztukę oszczędzania swoich sił. Na morzu pozwolić sobie na dłuższy wypoczynek nie może. Praca jego musi być rzetelna, wydajna a nade wszystko równa, jaką zapewnić może tylko oszczędność wysiłku. Odsunięcie na morzu od palenisk i skierowanie do pogardzanego pędzla lub opukiwania rdzy palacz uważa za największą dla siebie ujmę. Tkwi w tym bardzo cenny pierwiastek psychiczny: szacunek dla własnego zawodu.

Mieczysław Zydler



Widok na górzysty brzeg Norwegii

Teofil Serwa

Kraj z którego importujemy śledzie

Obserwujemy ciekawy i radosny fakt — coraz więcej śledzi solonych ukazuje się na naszym rynku. Niejednego zainteresuje, skąd te śledzie pochodzą i jak wygląda kraj, z którego otrzymujemy ten cenny i smakowity produkt, obfitujący w bogactwo witamin, tak potrzebnych nam w obecnych warunkach powojennych. Do niedawna śledź solony był marzeniem dla mas pracujących, gdyż cena była nieproporcjonalnie wysoka w stosunku do zarobków. Niebywała rzecz: wartość śledzia sięgała 1000-krotnej ceny przedwojennej. Dziś otrzymujemy go na kartki w wystarczającej ilości. Tymczasem w dalszym ciągu transporty śledzi płyną do polskich portów i będą płynąć...

Poświęćmy więc parę słów temu krajowi, z którym zapoznało się bezpośrednio wielu Polaków, przebywających tam na skutek wybuchu wojny.

Od najdawniejszych czasów Norwegowie wykorzystywali skarby morskie, począwszy od epoki kamiennej, w sposób bardzo prymitywny, aż do obecnej doby, przy pomocy nowoczesnego sprzętu rybackiego. Więcej, jak byt każdego innego cywilizowanego narodu, życie obecnych Norwegów jest w znacznym stopniu zależne od rybołóstwa, to też należy stwierdzić, że dziś Norwegia posiada jedno z czołowych miejsc na świecie w ilości wyłowionej ryby. Celem lepszego zobrazowania wystarczy przytoczyć następujące cyfry, które mówią o ilościach złowionej ryby na jednego miejszkańca w stosunku rocznym (rok 1938). A więc Polska 1 kg., Anglia 20 kg., Szkocja 32 kg., N o r w e g i a 270 kg. i Islandia 2.315 kg.

Natura tutaj tak ładnie wszystko ułożyła, że okoliczne wody, omywające wybrzeże Norwegii, stały się nieprzerwanym źródłem bytu potomków Wikingów. Niezmiernie ważną rzeczą dla tego kraju jest to, że prawie całe wybrzeże jest otoczone przez ciepły prąd morski, zwany „Golfsztromem", który daje idealne warunki dla rozwoju ryb.

Regularnie co roku w określonym czasie na pobliskie wody Norwegii napływają olbrzymie ławice ryb, które przez setki lat żywiły Norwegów, a dziś stanowią dla nich najważniejszy artykuł eksportowy, mający zbyt na wielu rynkach światowych.

Norwegia posiada jedno z najbardziej postrzępionych wybrzeży, ciągnących się na przestrzeni około 3000 km. Ze względu na swe położenie geograficzne jest ona narażona na ustawiczne sztormy, które mają miejsce prawie przez cały rok. Osobliwie natura uformowała kształty gór, powstałe w czasach prehistorycznych. Dzikie przestrzenie górskie o nagich szczytach, tysiące dziwnie poszarpanych skał stromo wyrastających ponad powierzchnię morza, setki zatok i głazów, to charakterystyka wybrzeża norweskiego.

Na wysokich szczytach leży wieczny śnieg, częściowo pod wpływem stałego ciśnienia zamieniony na lodowce. Zdala robi to wrażenie czegoś w rodzaju białych róż, unoszących się w błękicie nieba na tle czarno-rdzawego koloru podnóży gór. Tysiące srebrzystych strumieni, powstałe na skutek działania promieni słonecznych, urozmaica te smutne wzniesienia bez drzew, bez zieleni.

Taki widok można zaobserwować z morza, w czasie, kiedy śledź przybywa z dalekiego i wielkiego oceanu blisko wybrzeży i do fiordów norweskich, aby czy to w odmęcie szalejącego sztormu, czy też w cichym słonecznym dniu na swym odwiecznym placu zabaw złożyć ikrę, lub pożywić się.

Jest początek zimy, kiedy rybacy wyczekują sezonu śledziowego. Śledź, to utęskniony gość. Setki statków rybackich, tysiące ludzi przygo-

towuje się do przyjęcia tych cennych przybyszów. Wyczekują oni w portach rybackich na wiadomość ukazania się ławic śledziowych. Doświadczeni rybacy z utęsknieniem spoglądają w kierunku morza, w nadziei ujrzenia unoszących się gromad mew nad pewnym odcinkiem morza lub wielorybów, towarzyszących przeważnie większym ławicom śledziowym. Radia, telefony są czynne, samoloty penetrują nad oceanem, aby przyśpieszyć wykrycie oczekiwanych skarbów. Każdy jest podniecony, zdenerwowany. Wreszcie cała ludność rybacka jest zelektryzowana. Od statku do statku, od portu do portu w błyskawicznym tempie idzie wiadomość — „ławice napływają". Co się dzieje wtedy trudno opisać, to coś w rodzaju mobilizacji, to zew walki o byt.

Lecz morze jest złośliwe. Bowiem kiedy wreszcie śledź po długim wyczekiwaniu dosięgnął okolicznych wód i jest nadzieja obfitych połowów, nagły sztorm niweczy wszystko. Wtedy żaden statek nie może opuścić portu. Jednak statki rybackie są w pogotowiu. Sieci znajdują się na pokładzie, środki pędne i woda załadowana, przyrządy połowowe są w komplecie.

Rybacy podczas przymusowej bezczynności żywo dyskutują o swych widokach na przyszłość. Dziesiątki rzeczy mają do zrealizowania.

Długoletnie swe doświadczenie, zdobyte na morzu, biorą tutaj pod uwagę, aby je podczas pracy umiejętnie wykorzystać dla siebie i swej rodziny. Przeżyli oni wiele. Wiele razy morze roiło się od śledzi, a oni podczas pięknej pogody wracali z pełnym ładunkiem srebrnych ryb. W portach panowało ożywienie, dużo było kupców i dużo pracy w przygotowaniu śledzi na eksport. Wesołe okrzyki odbijały się gromkim echem wśród wysokich gór. Lecz ci sami rybacy również przeżywali lata, kiedy żaden znak nie wskazywał na pojawienie się gromad rybnych. Wracali z pustymi łodziami. Na lądzie nie było słychać śmiechu, nie było wesołych ludzi. Kiedy w dodatku zerwał się niespodziewany wiatr, tracili nieraz sieci i statki, cudem zaś uratowani wracali do domu z wieścią o śmierci towarzyszy.

Lecz jest również wiele dni szczęśliwych. Wzburzony ocean zmienia swe oblicze na łagodne i spokojne. Olbrzymia tafla wód spoczywa leniwie pod bladym, a równocześnie ostrym słońcem Północy. W takim to czasie morze zaludnia się. Dziesiątki statków wyruszają na tereny rybne, aby po udanym połowie wrócić jak najszybciej do portu i spieniężyć swój trud. Rybacy są w swoim żywiole, pracują mozolnie i uciążliwie, niepomni na ewentualną zmianę pogody. Lecz za nimi ciągnie się wokół dalekie zimne morze. Sztorm może każdej chwili się zerwać, może to być sprawa życia i śmierci. Tyle przecież nieszczęść wydarzyło się już poprzednio w takich samych okolicznościach. Czarne, tajemnicze głębie wód, z których zbiera się srebrne pokłosie, ma swe odwieczne żądania w postaci ofiar marynarzy - rybaków. Radość żeglowania po morzu i możność wydobywania z niego skarbów, to równocześnie akompania-



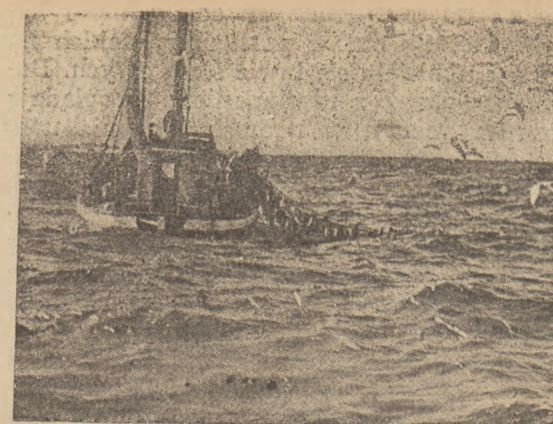
Sieci pełne śledzi przy burcie okrętów i łodzi.

ment strachu i przerażenia dla rodzin tych, nad którymi już zamknął się na wieki ocean.

Jak wygląda technika połowów? Do połowów śledzi stosuje się przeważnie duże i sol.dne traulery, chociaż i tutaj można również spotkać kutry o mniejszej pojemności, które swą pracę wykonują w dni pogodne blisko wybrzeży oraz w fiordach. Statki te operują przeważnie sieciami zw. „snurpenot", długości około 140 mtr. oraz głębokości 50 m. Dwie lekko zbudowane łodzie służą do wyrzucania sieci. Każda łódź transportuje połowę sieci, które są razem powiązane. Kiedy miejsce zarzucenia sieci jest ustalone, zwalnia się łodzie, poczym każda z nich posuwa się w inną stronę, aby po nadaniu opisowego koła spotkać się znowu razem.

Bogatym ławicom śledziowym towarzyszy zwykle liczna flotyla, natomiast operacje małych łodzi przypominają coś w rodzaju bitwy morskiej. Ogromny wrzask unosi się nad łodziami, w wypadku zaś zderzenia z łodzią „nieprzyjaciela" można usłyszeć i przekleństwa. Wzdłuż całego frontu panuje gorączkowe ożywienie. Niezwykle ważną rzeczą jest wyciągnięcie sieci prawidłową drogą oraz we właściwym czasie. Skuteczne zarzucenie sieci może oznaczać małą fortunę, chybiony połów przynosi rozczarowanie i stratę...

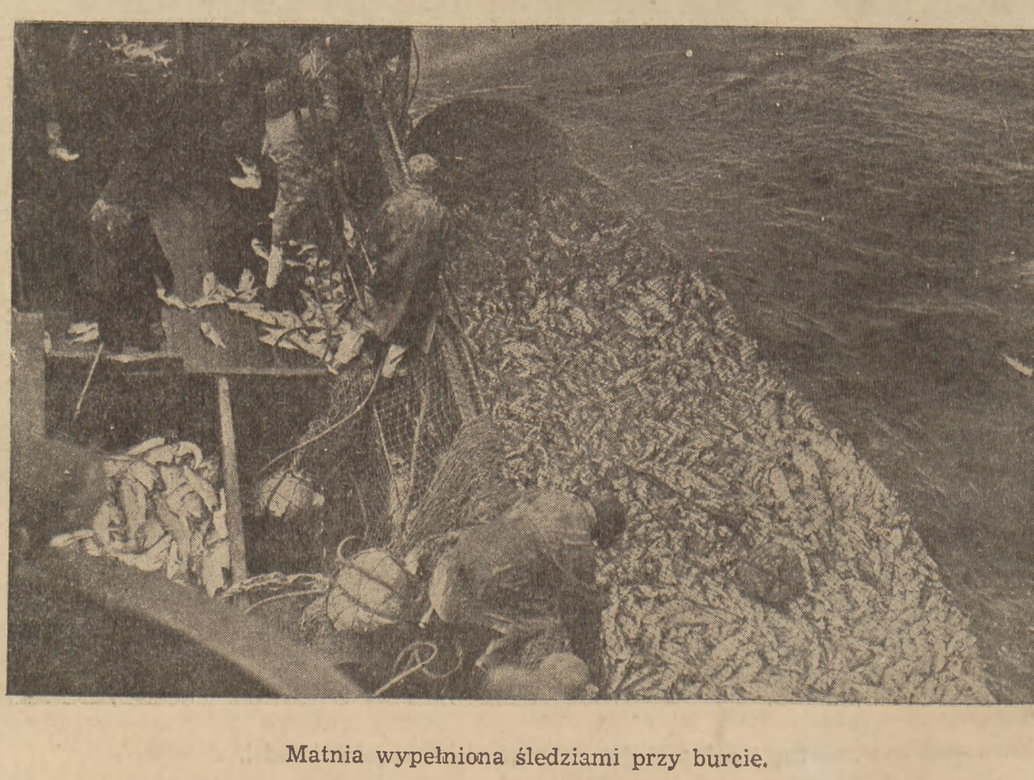
Sieć z uwięzionymi śledziami umocowuje się do boku statku, zaś dwie łodzie motorowe lub wiosłowe przyjmują postać kąta ostrego od strony morza. Wtedy wypróżnienie worka może być rozpoczęte. Wykonywa się to za pomocą olbrzymiej sakiewki z sieci o średnicy około 1,5 metra. Wnętrze sieci, to jedna ruchliwa masa srebra. Za każdym razem winda wyciąga niezliczone ilości żywych jeszcze śledzi i wysypuje je na pokład statku. Obraz ten daje niezatarte wrażenia obfitych skarbów morskich. Byłoby bez znaczenia liczyć je na tysiące, są tu setki tysięcy sztuk, które trzeba transportować do portów.



Wybieranie sieci.

Podczas pomyślnego sezonu miliony kilogramów zostają wyłowione z morza. Tysiące ludzi znajduje zatrudnienie w rybołóstwie, tysiące ludzi zajmuje się przeróbką ryby na produkt solony. W przemyśle solarniczym główną pracę wykonują kobiety i kiedy sezon jest w pełni wre niezwykle ożywiona praca. Dniem i nocą bez wytchnienia aż do zupełnego wyczerpania, bowiem śledź dowieziony do solarń musi być natychmiast zakonserwowany. Jednak ogromna większość jest przeznaczona na produkcję mączki i tranu rybnego oraz wyeksportowana w stanie świeżym. Fabryki są czynne bez przerwy aż do chwili zanikania ławic śledziowych.

Teofil Serwa



Matnia wypełniona śledziami przy burcie.

Józef Modrzejewski

Na przeciwległym brzegu Bałtyku

Szwedzka Liga Morska nadesłała nam najnowszy rocznik swego czasopisma pod nazwą „Sveriges Flotta". Pismo to stanowi prawdziwą rewelację już choćby z tego względu, że przynosi nam całe bogactwo faktów z wojny morskiej i budownictwa okrętowego już nie w formie luźnych, niedokładnych danych radiowych, ale jako artykuły wybitnych pisarzy morskich. Dla nas najbardziej interesujące będą osiągnięcia Szwecji jako naszego bliskiego sąsiada i nauczyciela w najbliższej przyszłości na odcinku technicznomorskim.

Na pierwszym planie „Sveriges Flotta" zamieszcza sprawy marynarki wojennej. Okazuje się, że w okresie 1940 — 5 ten 6-milionowy naród północny dokonał niebywałego wysiłku finansowego. Zbudowano 3 krążowniki, uzupełniono cyfrę kontrtorpedowców do dwunastu, a torpedowców do 18 przy jednoczesnym wycofaniu starych jednostek.

Dwa krążowniki „Tre Kronor" i „Göta Lejon" znajdują się na wykończeniu. Należą do lekkich okrętów po 7400 ton o znacznym wydłużeniu (180 m). Uzbrojenie ich składa się z jednej potrójnej wieży artyleryjskiej na dziobie, dwuch podwójnych na rufie — razem 7 armat 152 mm. Do obrony przeciwlotniczej służy trzydzieści działek sybkostrzelnych. Rozwijają szybkość fantastyczną jak na swoją wielkość, bo 38—40 węzłów.

Trzeci krążownik należy do typu stawiaczy min — „Abosnabben", 4.800 ton wyporności, cztery armaty 150 mm. Największe sukcesy osiągnęli inżynierowi szwedzcy w budowie okrętów torpedowych. Obecnie stocznie budują pierwszą parę dużych jednostek po 1800 ton typu „Oland". Sylwetką są zbliżone do naszej „Błyskawicy", jedynie zamiast silnego uzbrojenia przeciw celom nawodnym, mają aż 15 armatek pl. Przypuszczamy, że zechcą pobić rekord szybkości na Bałtyku — 42 węzły („Błyskawica").

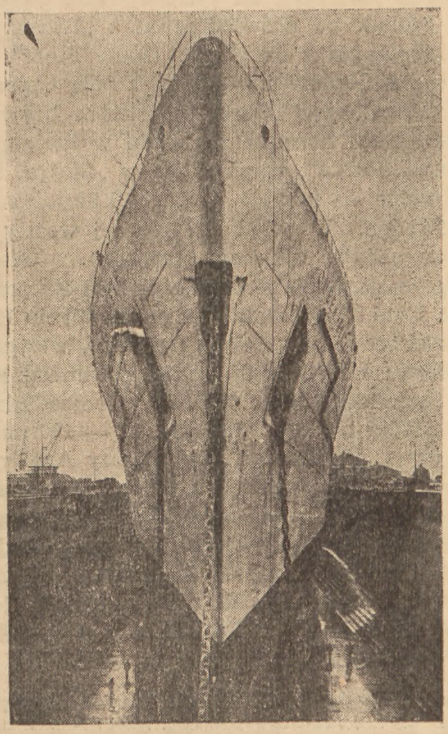
Seryjna budowa okrętów podwodnych nie pozwala dokładnie określić liczby, jest ich w każdym razie około trzydziestu.

W jesieni 1945 r. wystąpił admirał Biurners z projektem 10-letniego programu dalszej rozbudowy floty. Przewiduje on w latach 1947—57 budowę: 2 krążowników torpedowych po 3600 ton, 6 kontrtorpedowców, 12 okrętów podwodnych i 36 ścigaczy wzgl. torpedowców.

Trudno nie podkreślić ogromu tego wysiłku. Będziemy mieli w Szwedach poważnego konkurenta.

Także flota handlowa mimo znacznych strat w wojnie, musi imponować. Produkcja czterech największych stoczni szła w kierunku budowy statków towarowych różnych wielkości, wielkich statków-cystern po 12 — 16 tys. ton brutto i obecnie statków pasażerskich. Ciekawe są dwa transatlantyki typu „Malmöhus" — poważni rywale „Batorego" i „Chrobrego".

Liczne ilustracje, przekroje, i rysunki sylwetek pozwalają się zorientować, że Szwecja śledzi i interesuje się postępami budownictwa okrętowego w Anglii i Stanach Zjednoczonych. „Sveriges Flotta" zamieszcza zdjęcie największego okrętu świata „Java" przekrój bomby V2 i popularnych statków „Liberty", które rozwiązały problem zaopatrzenia armii amerykańskiej. Dowiadujemy się ponadto, że liniowiec „Royal Sovereign", dwa krążowniki typu „Milwaukee", 8 kontrtorpedowców i 4 o. podwodne, zostały przekazane flocie sowieckiej przez aliantów. Dokładne i fachowo opracowane tabele strat wojennych pozwalają nam wreszcie na obiektywne ich stwierdzenie po fantazjach komunikatów wojennych. „Sveriges Flotta" dobrze pełni swe zadanie.



Największy okręt świata „Queen Elizabeth" poddany został małemu remontowi w Southampton.

Fotografia pozwala ocenić wdzięczną sylwetkę kadłuba oraz olbrzymie rozmiary okrętu.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ

POLSKA. Pierwszym niemieckim transportowcem, który został zatopiony w czasie II wojny światowej, był statek „Rio de Janeiro" o poj. 5260 BRT. Statek ten został zatopiony przez polski okręt podwodny O.R.P. „Orzeł". „Orzeł" (1110/1460 t.) zbudowany ze składek na F. O. N. we wrześniu 1939 r. był internowany przez władze estońskie w Tallinie. Po ucieczce z Tallina, bez map morskich i z 5 torpedami, jako jedynym uzbrojeniem, przebił się przez Bałtyk i popłynął do Anglii. Pełniąc służbę patrolową na Atlantyku, załoga „Orła" zatopiła „Rio de Janeiro"; niestety z innego patrolu okręt nie powrócił.

●

FRANCJA.. Znany krążownik szkolny marynarki francuskiej „Jeanne d'Arc" (6500 t. 8 dział 155 mm. 160 kadetów), znów będzie szkolić młodych oficerów. Na pokładzie krążownika minister marynarki odznaczył zasłużonych oficerów w walce z Niemcami.

●

ANGLIA. W listopadzie ubiegłego roku zatopiono 110 niemieckich łodzi podwodnych. W akcji zatapiania brał udział polski kontrtorpedowiec „Błyskawica" (1975 t. 42 w. 7 dział 120 mm) zbudowany w stoczni „S. White", Cowes w latach 1935—37. Okręt siostrzany ORP „Grom" zatopiony został w 1940 r. w czasie działań wojennych na Atlantyku.

Ponieważ dowództwo niemieckie używało okrętów liniowych do zwalczania transportów na drodze do Murmańska, zmuszało to Admiralicję do trzymania najcięższych jednostek na tych wodach. Okręty niemieckie jednak po doświadczeniu z „Bismarckiem", unikały spotkania z okrętami „Home Fleet", rzadko wychodząc z fiordów i tylko na krótki okres czasu. Wobec niemożliwości użycia w fiordach Norwegii łodzi podwodnych utworzona została w kwietniu 1943 r. „Special Flotilla", wyposażona w „Midget Submarines" (midge — karzeł) — małe kilkuosobowe łodzie podwodne. W skład flotylli tej weszły także „ludzie torpedy" (Human torpedo). Oficerowie i marynarze starannie dobrani ćwiczyli się przez całe lato 1943. Dnia 22 września 43 r. po przebyciu 1000 mil, 3 jednostki broni „X", jak je nazwano, wtargnęły do Alten Fiordu w Norwegii, gdzie znajdował się największy niemiecki okręt bojowy „Grossadmiral von Tirpitz" (35000 t. 8 dział 380 mm, 12 — 150 mm), siostrzany okręt „Bismarcka". Bohaterscy Anglicy przepłynęli 60 mil w fiordzie i z odległości 180 metrów zaatakowali okręt. Prasa angielska nie podaje szczegółowego opisu tej operacji ze względu na tajemnicę wojskową, wiadomo jednak, że żaden z oficerów dowodzących „jednostkami X" nie powrócił, a dowódcy łodzi podwodnych X-7 i X-6 odznaczeni zostali Krzyżem Wiktorii.

„Human torpedo" różni się od innych „żywych torped" tym, że ładunek materiałów wybuchowych, znajdujący się na przodzie torpedy, umocowuje się do burty okrętu nieprzyjacielskiego, a przed jego eksplozją torpeda odpływa. Torpeda ma normalny kształt cygara, w którym są zrobione nieosłonięte miejsca dla załogi, składającej się z 2 ludzi. Ponieważ torpeda płynie pod powierzchnią morza, załoga wyposażona jest w ubrania nurków i aparaty tlenowe.

STANY ZJEDNOCZONE. Lotniskowiec „Enterprise" (27000 t, 60 samolotów) oraz okręt bojowy „Washington" (35000 t, 9 dział 406 mm), powracając z Pacyfiku do Ameryki, zawinęły do Southampton. W uznaniu za wspaniałe sukcesy, jakie załoga „Enterprise" odniosła w walce z Japonią, admiralicja angielska przyznała lotniskowcowi przywilej wznoszenia flagi „Bord of Admirality". Flaga ta, jak podkreślił pierwszy lord admiralicji — Alexander — w przemówieniu do marynarzy amerykańskich na pokładzie lotniskowca „Enterprise", po raz pierwszy powiewała w roku 1570 i była wzniesiona przez lorda Horwarda of Effingham przeciw „Niezwyciężonej Armadzie" w 1588 r.

Podzas blisko 4 lat wojny lotniskowiec „Enterprise" był 15 razy uszkodzony, a 6 razy Japończycy podawali w swych komunikatach o jego zatopieniu. 911 japońskich samolotów zostało zestrzelonych przez artylerię przeciwlotniczą i samoloty lotniskowca; samoloty nurkowe, startujące z „Enterprise" zatopiły 79 nieprzyjacielskich okrętów, a 192 uszkodziły.

Okręt siostrzany USS „Yorktown" został zatopiony w maju 1942 r. w bitwie na Morzu Koralowym. W bitwie tej zatonął także jeden z największych lotniskowców świata — „Lexington" o wyporności 35000 t.

KRONIKA

STAŁE LINIE OKRĘTOWE ZE SZWECJĄ I LEWANTEM

Od jesieni 1945 r. cztery statki szwedzkie: „Ettan", „Tvaan", „Grupen" i „Halsken" utrzymują stałą komunikację okrętową między portami szwedzkimi a Gdynią i Gdańskiem.

„Żegluga Polska" wynajęła dwa statki towarowe: parowiec „Ivan" i motorowy żaglowiec „Flea", które mają obsługiwać linię Gdynia — Szwecja.

Statek „Levant" przeznaczono na stałą komunikację z portami Lewantu i Sycylii. Z pierwszej podróży statek przywiezie ładunek pomarańcz i innych owoców południowych.

POWRÓT HOLOWNIKÓW DO GDYNI

Do portu gdyńskiego powróciły z portów niemieckich zawleczone tam holowniki: „Atlas", „Tur" i „Żeglarz". Po dokonaniu remontu holowniki rozpoczną swoją służbę w portach Gdyni i Gdańska. Po resztę holowników, znajdujących się w portach niemieckich wyjechała z Gdyni na statku „Deutschland" specjalna ekipa marynarzy. Chodzi tutaj też o holowniki gdańskie, przyznane Polsce przez Radę Kontroli Niemiec.

POLSKIE TRAWLERY W LUBECE

W Lubece znaleziono 4 trawlery polskiej marynarki wojennej: „Mewa", „Rybitwa", „Czajka", „Żuraw". Okręty te zostały wywiezione przez Niemców w roku 1939 po zdobyciu Gdyni. W czasie wojny używano ich jako stawiaczy min na Morzu Północnym.

STOCZNIA RYBACKA W POSTOMINIE

W Postominie uruchomiono stocznię rybacką. Stocznia zbuduje w pierwszej kolei 10 pełnomorskich łodzi żaglowych. Równocześnie odbywa się remont wydobytych z wody kutrów rybackich.

FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W GDYNI

Morski Instytut Rybacki w Gdyni wyremontował fabrykę mączki rybnej znajdującą się na terenie portu. Fabryka będzie uruchomiona po otrzymaniu pasów transmisyjnych. Produkcja jej wynosić będzie około 20 ton mączki dziennie.

FLOTA HANDLOWA

W Londynie oświadczono, że wszystkie statki polskie, będące dotychczas w dyspozycji U. M. A., zostaną zwolnione do marca b. r. W połowie marca przybędą do Gdyni dwa motorowce: „Batory“ i „Sobieski“. Statki te służyły w czasie wojny do transportu wojska.

Po dokonaniu koniecznych remontów statki będą obsługiwać linie okrętowe łączące nas z Ameryką. „Batory“ ma odbywać rejsy na linii Gdynia — Nowy York, a „Sobieski“ na linii: Gdynia — Buenos Aires.

KONGRES KASZUBÓW W WEJHEROWIE

W Wejherowie odbył się dn. 15 i 16 stycznia kongres kaszubski, na który przybyły wielkie rzesze ludu kaszubskiego. Na kongresie podkreślono wierność Kaszubów dla Polski i cierpienia ich w czasie okupacji niemieckiej. Zjazd wypowiedział się za repolonizacją zniemczonych Kaszubów ziemi gdańskiej i lęborsko-słupskiej.

Kaszubi byli prześladowani przez Niemców na równi z wszystkimi Polakami. Świadczy o tym fakt zamordowania 12.400 Kaszubów w Piaśnicy pod Wejherowem.

Zjazd zorganizowali działacze kaszubscy, grupujący się wokół gazety „Zrzesz Kaszubska“.

JACHT „MARIUSZ ZARUSKI“ W GDYNI

Zamówiony przed wojną w Szwecji przez gen. Zaruskiego jacht morski został przyholowany do portu w Gdyni.

Statek ten o pojemności 108 ton znajduje się w dobrym stanie i będzie służył do szkolenia narybku żeglarskiego.

ROZBUDOWA FLOTY HANDLOWEJ

Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego opracowało czteroletni plan rozbudowy floty morskiej. Przewiduje on budowę 103 statków o pojemności 453.000 ton.

W bieżącym roku stocznie polskie przystąpią do budowy 6 statków dla G. A. L. Będą to 4 statki do przewozu węgla o pojemności 2.500 ton każdy oraz 2 statki do przewozu drobnicy po 800 ton.

„DALMOR“ DOSTARCZY RYB MORSKICH

Staraniem „Społem“ powstała spółka „Dalmor“, która ma zająć się organizacją połowów dalekomorskich. W celu zdobycia odpowiedniego taboru rybackiego wyjechała do Anglii delegacja polska z wiceministrem K. Petrusewiczem na czele.

Polskie nazwy na mapach świata

Santa Polonia, wyspa w grupie Tuamotów (Oceania Francuska), nazwana tak przez Quirosa. Inne nazwy tej wyspy: San Miguel, Ks. William Henryk I. Obecnie wróciła do swej pierwotnej nazwy Nengonengo.

* * *

Conajmniej dwanaście stanów w U. S. A. ma wsie lub miasteczka, noszące nazwę stolicy Polski. I tak w stanie Minnesota jest Warszawa, **(Warsaw)**, poraz pierwszy zaludniona w r. 1855.

W tymże stanie miasteczko **Warsaw,** założone w r. 1854, było początkowo zwane Sargent, później jednakże przemianowane według swego pierwszego urzędu pocztowego. Dzisiejsza nazwa nadana była „dla uczczenia miasta w stanie New York, skąd przybyło wielu wczesnych osadników“.

* * *

Statut „city“ ma miasto **Warsaw** w stanie Indiana.

* * *

Polonia, miasteczko w stanie Minnesota, zaludnione głównie przez emigrantów z Polski.

* * *

Gnesen, miasteczko w tymże stanie, nazwane tak przez polskich osadników na cześć Gniezna.

* * *

Miasteczko Edison (Minn.) było początkowo zwane **New Posen.**

* * *

Panna Marya, kolonia w stanie Texas, założona przez emigrantów polskich w r. 1851.

* * *

W stolicy wyspy Tahiti, Papeete, jedna z głównych ulic nazywa się **Rue de la Petite Pologne.**

* * *

Notujemy dalej następujące nazwy w Stanach Zjednoczonych Am. Półn., o których narazie bliższych danych nie ma:

South Poland w stanie Maine.
Poland Springs w stanie Maine.
Polonia w stanie Wisconsin.
Poland w stanie Arizona.
Poland w stanie Indiana.
Poland w stanie Louisiana.
Poland w stanie Maine.
Poland w stanie New York.
Poland w stanie Oregon.
Pole creek, rzeka, w stanie Montana.
Polacca w stanie Arizona.

W. S.

Rząd prowincji Quebec w Kanadzie nadał ostatnio polskie nazwy kilkunastu jeziorom i rzekom, aby w ten sposób zamanifestować sympatie dla Polski, podkreślone braterstwem broni w ostatnich zmaganiach się z faszyzmem. Jeden z kantonów nazwano Chopin, jeziora noszą nazwy Polish Lake, Copernicus Lake i Gopło, rzeki nazwane zostały: Wisła, Kościuszko River, Dombrowski, Curie, Krasiński, Reymont, Mickiewicz, Słowacki, Skarga, Pułaski, Piłsudski, Dmowski.

Rząd Quebecu nadał owe nazwy na wniosek Towarzystwa Przyjaciół Polski, złożonego z Kanadyjczyków i Polaków i działającego dla kulturalnej propagandy Polski.

Ponieważ na konkurs „Życiorys własny pracownika morza“ nadesłano prac nie wiele, a i te nie odpowiadają warunkom, Redakcja nie przyznała żadnych nagród, a interesujące fragmenty pamiętników wyzyska w swoich publikacjach.

W reportażu Wandy Melcer „Na stoczni“ ze styczniowego numeru „Morza“ tak zwany „chochlik redakcyjny“, który zwykle wciela się w starego, łysego jegomościa, albo w okrągłą, wiekową i roztargnioną damę, spłatał małego figielka. Mianowicie na stronie piątej w piątym wierszu od dołu po prawej stronie powinno być „7 ton“, a nie tyleż ich tysięcy. Mój Boże, tak wydziwiamy nad statkami typu Liberty, że i ciężkie i niezwrotne, a tu pierwszy lepszy rybak manewruje kolosem! A nieładnie!

Z życia Organizacji

Powałana uchwałą Prezydium Krajowej Rady Narodowej z dnia 23 listopada 1945 roku specjalna Komisja poselska do spraw Ligi Morskiej w osobach obywateli: wiceprezydenta K. R. N. Wacława Barciokowskiego, sekretarza generalnego C. K. Z. Z. Kazimierza Rusinka i posła Zenona Kliszki postanowiła na posiedzeniu odbytym w dniu 9 lutego b. r. powołać Tymczasowy Zarząd Ligi Morskiej na prawach Zarządu Głównego, który ze swej strony na posiedzeniu odbytym w dniu 14 lutego ukonstytuował się w sposób następujący: prezes ppłk. Stanisław Kiryluk, wiceprezes wicewojewoda Stefan Szudziński, sekretarz generalny posłanka Maria Jaszczukowa. Nowy zarząd wzywa wszystkie okręgi, obwody i oddziały Ligi Morskiej do jaknajenergiczniejszej pracy.

* * *

Komitet organizacyjny tygodnia Ligi Morskiej w Jaworze na Dolnym Śląsku zorganizował niedawno przy współudziale Obwodu szereg zabaw i przedstawień teatralnych. Urządzając kwestę uliczną, Komitet wpadł na doskonały pomysł wybudowania propagandowego statku, który się ogólnie podobał. Statek ten przedstawia nasza fotografia.

* * *

W dniu 18.I.46 roku do Sekretariatu Okręgu Mazurskiego w Olsztynie zgłosił się robotnik Zarządu Miejskiego ob. Jan Pliński, dawny członek Ligi Okręgu Wołyńskiego Oddziału Miejskiego w Kowlu z przedwojenną legitymacją Ligi i prośbą o wpisanie go do Oddziału. Wyraził przy tym chęć wpłacenia wszystkich składek, zalegających od dnia 1.X.39 roku. Składki te wyniosły 104 złote. Nie chcemy, żeby ten wzruszający odruch ze strony ob. Jana Plińskiego przeminął w naszym ligowym społeczeństwie bez echa.

* * *

W styczniu przyholowano do Gdyni jacht typu Kaparen wyporności 108 ton, ożaglowanie 350 m_2, który Liga zakupiła w Szwecji przed wojną. W uroczystości objęcia jachtu przez władze ligowe wziął udział przew. Rady Wojewódzkiej poseł Leonard Wierzbicki, prezydent Gdyni Henryk Zakrzewski, sekretarz Konsulatu Szwedzkiego, przedstawiciel Ekspozytury Zarządu Głównego Władysław Zawidzki, przedstawiciele GUM-u, GMUR-u oraz licznie zebrana publiczność. Załoga jachtu, złożona z uczestników ośrodków młodzieżowych Ligi z kpt. Wichurą Bohuszewiczem na czele, który został komendantem jachtu — prezentuje się świetnie.

* * *

W dniu 14 lutego Ośrodek Morski Ligi w Gdyni przeniósł się do własną pracą odremontowanego Domu Żeglarza, gdzie znów przystąpił do pracy. Kurs rybacki i żeglarski Ośrodka zostanie ukończony w dniu 1 kwietnia, a już w dniu 15 kwietnia rozpocznie się kurs następny. Warunki przyjęcia: ukończone siedem oddziałów szk. powszechnej i przynajmniej trzymiesięczna przynależność organizacyjna do jednego z kół Ligi. Zgłoszenia przyjmuje Ekspozytura Zarządu Głównego Sopot, Marszałka Żymierskiego 10.

* * *

Pierwszy po wojnie Sejmik Żeglarski odbył się w Warszawie w gmachu Ministerstwa Odbudowy w dniach 23 i 24 lutego. Na Sejmiku uchwalono szereg rezolucyj w sprawie morskiego wychowania młodzieży.

Instytut Zachodni w Poznaniu, powołany przez Główną Komisję Badania Zbrodni Niemieckich, zwraca się do wszystkich osób, które mogłyby podać interesujące szczegóły na temat metod, którymi Niemcy posługiwali się przy wpisie na niemiecką listę narodową i jak na te metody reagował naród polski — z prośbą o przesłanie swoich wspomnień Instytutowi Zachodniemu, Poznań, ul. Chełmońskiego 1. Osoby, które nie życzą sobie, by ich nazwiska figurowały następnie w publikacjach, zawierających naukowe opracowanie tego problemu, zechcą te swoje życzenia zakomunikować przy liście.

ODPOWIEDZI REDAKCJI

Mgr. Mańkowski, Gdynia. Proponowany przez Pana artykuł chętnie zamieścimy, lecz zechce Pan rozbić go na 3 części, gdyż w tej objętości wydrukować go nie możemy. Oczekujemy nadesłania artykułu mgr. Anny Rumek.

Zofia R., Katowice. Nie zamieścicy.

Jan G., Milanówek. Nie zamieścimy.

Mgr. L. Milanowski, Gdynia. Artykuł „Osadnictwo rybackie" otrzymaliśmy. Dziękujemy.

L. Bukowiecki, Łódź. Zamieścimy. Honorarium wyślemy po ukazaniu się w druku.

Z. J., Jelenia Góra. Nie zamieścimy.

Mgr. Walerian Cięglewicz, Gdynia. Dziękujemy za nadesłane artykuły.

Prof. dr. Jan Mydlarski, Lublin. Dziękujemy za artykuł.

Instytut Bałtycki, Bydgoszcz. Wydawnictwa Instytutu otrzymujemy. Począwszy od marca b. r. będziemy wysyłać po 2 numery „Morza" i „Młodzieży Morskiej".

Włodzimierz S., Ostrołęka. Nie zamieścimy.

Jan Piwowoński, Tarnowskie Góry. Czasopisma zagraniczne można otrzymywać przez wydziały prasowe odpowiednich placówek dyplomatycznych. Kompletów czasopism zagranicznych nie sprzedajemy. Wznawiamy rubrykę „Z życia marynarki wojennej"; prosimy o skomunikowanie się.

Inż. Stefan Pup, Gdynia. Prosimy o nadesłanie proponowanych artykułów. Płacimy 5 zł od wiersza w szpalcie. Za zdjęcia i rysunki płacimy po 150 zł.

Administracja miesięczników „Morze" i „Młodzież Morska" w Warszawie, ul. Widok 10, zawiadamia, że przyjmuje prenumeraty na miejscu lub na konto P. K. O. Nr I-1020.

Warunki prenumeraty:
„Morze" mies. 10 zł.
„ dla członków L. M. 7 zł.
„ kwartalnie 30 zł.
„ dla członków 21 zł.
Okręgi L. M. otrzymują „Morze" w cenie 6 zł. egz.
„Młodzież Morska" miesięcznie 6 zł.
„ dla członków L. M. 5 zł.
„ kwartalnie 18 zł.
„ dla członków 15 zł.

Okręgi otrzymują „Młodzież Morską" w cenie 4 zł egzemplarz. Punktualne wnoszenie opłat decyduje o punktualnym doręczaniu miesięczników!

Wydział Wydawniczy Zarządu Głównego Ligi Morskiej, Widok 10, konto P. K. O. I-1020 zawiadamia, że posiada jeszcze na składzie następujące wydawnictwa:

1) Kalendarz Morski na rok 1946, cena 30 zł, dla członków L. M. 27 zł. Okręgi otrzymują 20% rabatu.
2) Szczecin dawniej i dzisiaj — w opr. mgr. W. Swiokło i E. Moskalewicza, cena 60 zł, dla Okręgów 50 zł.
3) Przekleństwo Morza — Artur Maria Swinarski — cena 28 zł.
4) Rocznik Morski i Kolonialny 1938 — cena 50 zł.

Wydawnictwa te można nabywać na miejscu lub wpłacając należność na konto P. K. O. I-1020.

Morze klasyczne

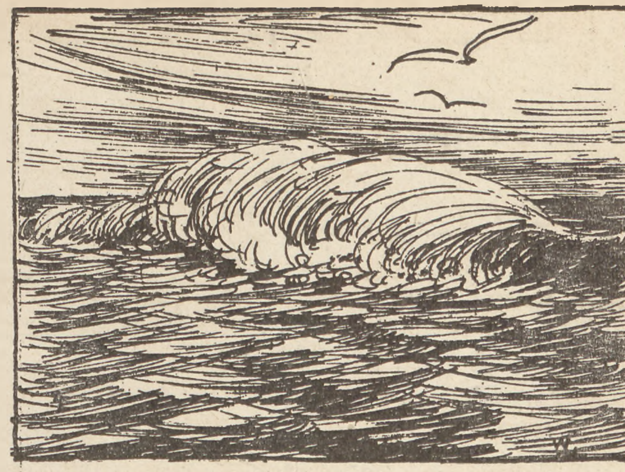
(Dokończenie ze str. 12-ej).

wydaje nam się wiecznie bliski, poczas gdy Posejdon, ze swoim trójzębem i szumiącą małżonką Amfitrytą, w otoczeniu trytonów i nereid — przeszedł do literatury, plastyki, teatru — i przestał nas pasjonować osobiście. Wiecznie nas zadziwia świeżością Odyssea, poemat morza i... wierności małżeńskiej. Bo także i duch helleński poślubił morze. Z sentymentu i poczucia realności życiowych.

Pohomerycka Grecja żwawo bierze się do kolonizacji. Potrzeba jej terenów dla osiedleńców, dla placówek handlowych. Eubea, wyspa niedaleka Aten, była skalista, ledwo mogła z roli wyżywić ludność. Ale miała dwa porty: Chalkis i Eretrię, której przedsiębiorczy mieszkańcy już w połowie 8-go wieku przed Chr. zakładają pierwsze greckie osady na Sycylii. W ślad za tymi pionierami idzie Megara, port na korynckim przesmyku. Niedługo potem, wokoło morza Tyrreńskiego i wokoło zatoki neapolitańskiej powstają greckie kolonie — osiedleńcy z Phocis zakładają Marsylię, a tymczasem na wschodzie już kwitnie dawniej założone Bizancjum, a w delcie Nilu powstaje port grecki Naucratis. Wkrótce potem siedzą Grecy w Cyrenaice, dzisiejszej Tripolitanii. Kolonie ze swej strony kolonizują dalej, więc osady greckie już utkwiły na hiszpańskim półwyspie w tej skalistej i dzikiej Iberii, którą na zachodzie zamyka Morze Śródziemne „słupami Herkulesa", dzisiejszym Gibraltarem. Poza tym krańcem świata, na dalszym zachodzie — rozciąga się Okeanos, puszcza wodna, zagadka.

Wzdłuż brzegów atlantyckich żegluga możliwa i może pożyteczna. Grecki astronom-geograf Pytheasz z Marsylii, ok. 334 przed Chr. objechał nawet całą Brytanię, na której północnym końcu odkrył wiele wysp, a ostatnią z nich (...quarum ultima Thule — w łacińskiej wersji jego zapisków) ową tajemniczą wyspą Thule mogła być ostatnia z wysp Hebrydzkich, a może — jak niektórzy przypuszczali — Islandia. Tenże Pytheasz objechał także Morze Północne, dotarł nawet do „bursztynowych wybrzeży" (Bałtyk?). I jeszcze tenże Pytheasz miał oznaczyć, nawet z wielką dokładnością, szerokość geograficzną Marsylii, coby wskazywało na jego w najwyższym stopniu przedwczesne uświadomienie geograficzne.

Morze, na które jeszcze Hezjod patrzał z lękiem, stało się żywiołem Greków. Zmuszała ich do tego rywalizacja handlowa—fenicka, kartagińska. Szły na świat śródziemnomorski i



czarnomorski greckie towary — wyroby metalowe, tkaniny, ceramika, starożytna galanteria, przemysł artystyczny. Greckie okręty przywoziły do Grecji sycylijskie owce, krymskie owoce, hiszpańską oliwę, drzewo z nad Dniepru, zboże z Sycylii i z Wielkiej Grecji, t. j. z tej krainy wokoło Tarentu południowo-italskiego, gdzie jeszcze w 11-tym wieku po Chr. ludność mówiła po grecku.

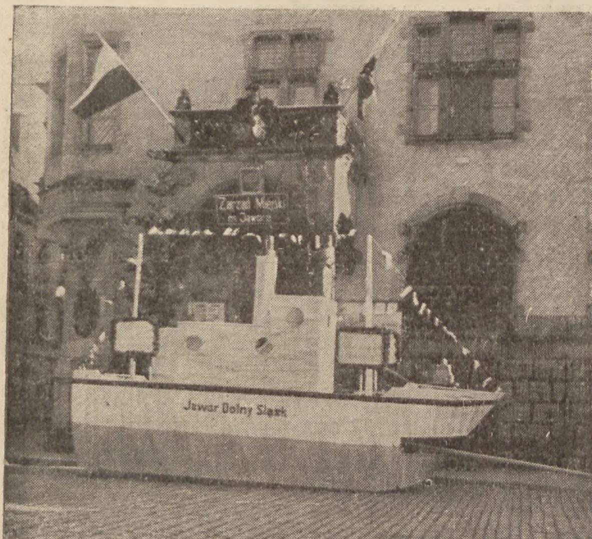
W czasie wojen perskich wielki Ateńczyk Temistokles występuje ze swym morskim programem. Grecja staje się pierwszą potęgą morską świata, czego składa dowód w bitwach pod Salaminą, Plateami, Mykale. A po zwycięskim zakończeniu wojen perskich nadal triumfuje myśl polityczna Temistoklesa. Nawet przeciwnicy jego widzą teraz, że trzeba popierać jego morską politykę. Pireus staje się wielkim portem Aten, zbudowanym na miarę ateńskiej hegemonii w Związku Morskim greckich państw. Do tej Ligi Morskiej należą, prócz kontynentalnych szczepów greckich, również i wyspy Egejskie — Samos, Chios, Lesbos, Naxos. Związkowcy według statutu Ligi stawiają kontyngenty statków i załóg, albo też płacą taksę do wspólnej kasy związkowej na wyspie Delos. W połowie 5-go wieku przed Chr. dwieście miast - państewek należy do ligi „delickiej", której zarząd sprawują Ateny, stolica greckiej polityki morskiej, państwo mające na swym wybrzeżu największe warsztaty okrętowe, stocznie, szkoły marynarki.

Minęły czasy wolności helleńskiej, ale długo jeszcze przetrwały greckie kolonie. Grecy zawsze jeszcze kupczyli i żeglowali po Śródziemnym Morzu, nawet kiedy stało się ono m a r e n o s t r u m Rzymian, morzem, o które Rzym staczał wojny punickie. I raz jeszcze to morze miało się upamiętnić klasycznie — w „Eneidzie" Wergiliusza. Tak, przy kolebce europejskiej kultury i sztuki szumiało Morze Śródziemne — morze klasyczne!

Karol Stromenger



Molo i plaża w Postominie



Propagandowy okręcik oddziału L.M. w Jaworze



Połów przybrzeżny w Postominie

MORZE

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

REDAKCJA I ADMINISTRACJA WARSZAWA UL. WIDOK 10

Wydawca: Biuro Zarz. Główn. L. M.
Warszawa, Widok 10. T. 86-210.
Redaktor naczelny Wanda Melcer
przy współpracy Kolegium.
Rys. i układ graficzny W. Siwierski.
Konto P. K. O. I 1020.

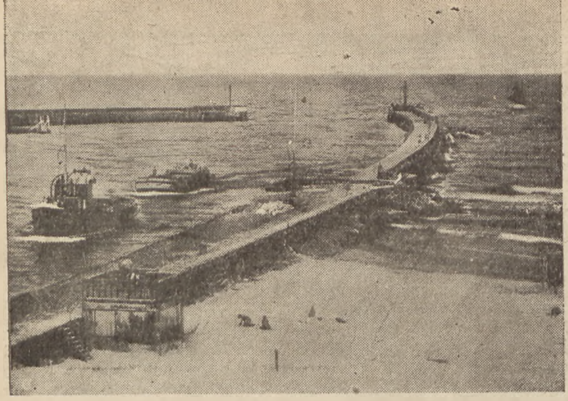
Nakładem Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik" ukazał się w Gdyni pierwszy numer ilustrowanego czasopisma poświęconego polskiej kulturze marynistycznej p. n. „Wiatr od morza". Sympatycznym Kolegom zasyłamy serdeczne życzenia owocnej pracy.

TREŚĆ:

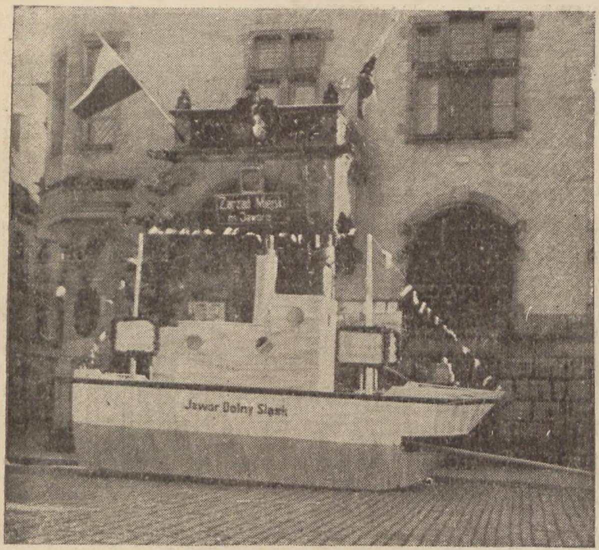
W Ministerstwie Żeglugi i Handlu (mewa).
*
Żeglarza Wulfstana podróż do Haidhadu i Truso — Stanisław Helsztyński.
*
Miłość do żagla — Wanda Melcer.
*
Z XII Rapsodu Odyssei — Homer w tłum. Mleczki.
*
Inwokacja z „Odprawy posłów greckich"—Jan Kochanowski.
*
Morze klasyczne — Karol Stromenger.
*
Mgła—Mieczysław Jarosławski.
*
Laguna zatopionych gwiazd — Beche de mer — Zielone żagle — Tadeusz Jantar.
*
I Armia w walce o morze—Z. H.
*
Czerwona Armia na Pomorzu—(blok).
*
Praca palaczy na parowcu — Mieczysław Zydler.
*
Kraj, z którego importujemy śledzie — Teofil Serwa.
*
Na przeciwległym brzegu Bałtyku — Józef Modrzejewski.
*
Z życia marynarki wojennej.
*
Kronika.
*
Polskie nazwy na mapach świata
*
Z życia organizacji.

Zakł. Graf. „Dźwignia", ul. Widok 24. B-06708

Cena 20 zł.



Molo i plaża w Postominie



Propagandowy okręcik oddziału L.M. w Jaworze



Połów przybrzeżny w Postominie

MORZE

MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

REDAKCJA I ADMINISTRACJA
WARSZAWA
UL. WIDOK 10

Wydawca: Biuro Zarz. Główn. L. M.
Warszawa, Widok 10. T. 86-210.
Redaktor naczelny Wanda Melcer
przy współpracy Kolegium.
Rys. i układ graficzny W. Siwierski.
Konto P. K. O. I 1020.

Nakładem Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik" ukazał się w Gdyni pierwszy numer ilustrowanego czasopisma poświęconego polskiej kulturze marynistycznej p. n. „Wiatr od morza". Sympatycznym Kolegom zasyłamy serdeczne życzenia owocnej pracy.

TREŚĆ:

W Ministerstwie Żeglugi i Handlu (mewa).

*

Żeglarza Wulfstana podróż do Haidhadu i Truso — Stanisław Helsztyński.

*

Miłość do żagla — Wanda Melcer.

*

Z XII Rapsodu Odyssei — Homer w tłum. Mleczki.

*

Inwokacja z „Odprawy posłów greckich"—Jan Kochanowski.

*

Morze klasyczne — Karol Stromenger.

*

Mgła—Mieczysław Jarosławski.

*

Laguna zatopionych gwiazd — Beche de mer — Zielone żagle — Tadeusz Jantar.

*

I Armia w walce o morze—Z. H.

*

Czerwona Armia na Pomorzu—(blok).

*

Praca palaczy na parowcu — Mieczysław Zydler.

*

Kraj, z którego importujemy śledzie — Teofil Serwa.

*

Na przeciwległym brzegu Bałtyku — Józef Modrzejewski.

*

Z życia marynarki wojennej.

*

Kronika.

*

Polskie nazwy na mapach świata

*

Z życia organizacji.

Zakł. Graf. „Dźwignia", ul. Widok 24. B-06708

Cena 20 zł.